

393

Besluit van 3 juli 1992, houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Zesde 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 6 februari 1992, nr. RVR 108094, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, 9, 18, eerste lid, en 36, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352);

De Raad van State gehoord (advies van 4 juni 1992, nr. W09.92.0062);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Minister van 24 juni 1992, nr. RVR 125724, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682)¹ wordt als volgt gewijzigd:

A. Aan artikel 2 wordt een nieuw derde lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste lid gelden de artikelen 1.01, onderdelen x en ij, 1.09, vierde lid, 6.02, derde lid, 8.01 tot en met 8.06, 9.04 en 9.05 van het Binnenvaartpolitiereglement tevens op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek.

B. Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister stelt de voorschriften en de regelen vast, bedoeld in de artikelen 1.01, onderdelen p en q, 4A.01, eerste lid, 4A.02, eerste lid, onderdelen a en c, en derde lid, en 6.32, tweede lid, van Deel I en 10.02, eerste lid, en 10.07, eerste en tweede lid, van Deel II van het Binnenvaartpolitiereglement.

C. Artikel 4, derde lid, komt te luiden:

3. Onze Minister wijst de vaarwegen aan, bedoeld in de artikelen 4A.01, vierde lid, en 4A.02, derde en vierde lid, van Deel I en 10.02, eerste lid, van Deel II van het Binnenvaartpolitiereglement.

D. Artikel 4, vijfde lid, komt te luiden:

5. Onze Minister wijst de categorieën van schepen aan, bedoeld in de artikelen 4A.01, vierde en zesde lid, 4A.02, vierde lid, van Deel I en 10.02, eerste lid, van Deel II van het Binnenvaartpolitiereglement.

E. Artikel 4, zesde lid, komt te luiden:

6. Onze Minister wijst de gevaarlijke stoffen aan, bedoeld in artikel 4A.01, zesde lid, van Deel I van het Binnenvaartpolitiereglement.

F. Artikel 4, zevende lid, vervalt.

G. In artikel 5, eerste lid, onderdelen a, b en c, wordt het woord «ambtenaren» vervangen door: personen.

H. Artikel 5, tweede lid, komt te luiden:

2. In de volgende bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement wordt onder de bevoegde autoriteit eveneens verstaan de ambtenaren van het Korps Rijkspolitie en van de Gemeentepolitie: artikelen 1.10, tweede lid, 1.12, derde en vierde lid, 1.13, tweede en derde lid, 1.14, 1.15, tweede lid, 1.17, eerste lid, 1.20, 4.05, zesde lid en 7.02, derde lid.

I. Artikel 7 komt te luiden:

De besluiten in de artikelen 4 en 5 worden in de Staatscourant geplaatst.

J. Artikel 7a komt te luiden:

Overtreding van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement met uitzondering van de artikelen 1.01, 1.02, eerste, tweede en vierde lid, 3.01, vijfde, zesde en zevende lid, 3.01a, 3.27, derde lid, 3.41, derde lid, 5.01 t/m 5.04, 5.08, eerste lid, 6.01, eerste lid, 6.02, eerste lid, 6.29, eerste lid, 6.32, eerste lid, 8.01, derde lid, 9.01, 10.01, 10.10, tweede lid, 12.01, 12.02 en 12.03 dan wel overtreding van de aan ontheffingen verbonden voorschriften, vormt een strafbaar feit.

ARTIKEL II

Het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682) wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1.01, onderdeel b, vervallen de woorden «voor het zich verplaatsen over een kleine afstand of».

B. In artikel 1.01, onderdeel b1, komt de tweede volzin te luiden:
Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt is een motorschip.

C. Aan artikel 1.01 wordt een nieuw onderdeel ij toegevoegd, luidende:

ij. zeilplank: een klein schip, voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund.

D. Aan artikel 1.01 wordt een nieuw onderdeel z toegevoegd, luidende:

z. een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat: een schip dat, nadat het van zee is gekomen dan wel alvorens het naar zee vertrekt, deelneemt aan de scheepvaart op een der in artikel 10.01 genoemde vaarwegen.

E. In artikel 1.09, eerste en vierde lid, worden de woorden «deelnemen aan de scheepvaart» vervangen door: varen.

F. Artikel 1.09, derde lid, komt te luiden:

3. Een schip mag niet varen indien degene die het sturen verricht niet in staat is alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder dient hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid te zijn geluidsseinen te horen. Indien geen vrij uitzicht mogelijk is kan dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmede over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen, dan wel door een uitkijk. Indien bijzondere omstandigheden dit vorderen, dient een uitkijk of luisterpost die hem inlicht aanwezig te zijn.

G. Een nieuw artikel 1.10 wordt toegevoegd, luidende:

Artikel 1.10

Scheepsbescheiden

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden, voor zover deze door de daartoe gestelde wettelijke regelingen worden vereist, aanwezig zijn:

- a. de meetbrief van het schip;
- b. de bescheiden vereist door het ADNR;
- c. het vaarbewijs;
- d. het radardiploma, als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onder c;
- e. de handleiding voor de marifonie;
- f. de machtiging voor de marifooninstallatie.

2. Deze bescheiden moeten op eerste vordering van de bevoegde autoriteit aan hem worden overgelegd, ter controle van het bepaalde bij of krachtens dit reglement.

H. Artikel 3.01, eerste en tweede lid, komen te luiden:

1. Des nachts zijn van toepassing:

- op een varend schip de artikelen 3.08 tot en met 3.18;
- op een stilliggend schip de artikelen 3.20 tot en met 3.23 en 3.26 tot en met 3.28;
- op een varend drijvend voorwerp en een varende drijvende inrichting artikel 3.19;
- op een stilliggend drijvend voorwerp en een stilliggende drijvende inrichting de artikelen 3.25 en 3.28.

2. Des daags zijn van toepassing:

- op een varend schip de artikelen 3.29 tot en met 3.36;
- op een stilliggend schip de artikelen 3.36a tot en met 3.42;
- op een stilliggend drijvend voorwerp en een stilliggende drijvende inrichting artikel 3.42.

I. Artikel 3.01, zesde lid, komt te luiden:

6. Een vóór een sluis stilliggend schip dat wacht om te worden geschut en een vóór een beweegbare brug stilliggend schip dat wacht tot het doorvaren wordt toegestaan mogen de lichten en de dagtekens blijven voeren, die zijn voorgeschreven voor een varend schip.

J. Artikel 3.02 komt te luiden:

Artikel 3.02

Lichten

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren gelijkmatig zijn.

2. Een schip mag slechts de navigatielantaarns gebruiken

– waarvan de uitrusting en de lichtbronnen voor wat betreft de kleur en de sterkte van de lichten in overeenstemming zijn met de voorschriften die krachtens artikel 1.01, onderdelen p en q, zijn vastgesteld;

– die de in die voorschriften voorgeschreven keurmerken dragen.

3. De lichten van stilliggende schepen die niet zijn uitgerust met een motor behoeven niet aan bovenvermelde voorschriften te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.

4. De navigatielantaarns van kleine schepen behoeven het keurmerk niet te dragen.

K. Artikel 3.20, derde lid, komt te luiden:

3. Een duwstel dat stilligt zonder direct of indirect aan de oever gemeerd te liggen moet voeren:

een wit gewoon rondom schijnend licht op elk schip, telkens waar dit het best kan worden gezien, op een hoogte van ten minste 4 m.

Het duwstel behoeft op de duwbakken te zamen niet meer dan vier lichten te voeren, mits de contouren van het duwstel hierdoor goed worden aangegeven.

L. In artikel 3.28, eerste lid, worden de woorden «dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen» vervangen door: dat daardoor een gevaar voor de scheepvaart kan worden gevormd.

M. Artikel 3.29, derde lid, komt te luiden:

3. Het schip of de schepen die worden gesleept alsmede het motorschip, het duwstel of het gekoppelde samenstel dat wordt geassisteerd moeten voeren:

een gele bol,

– bij het schip of de schepen die worden gesleept op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is;

– bij het motorschip dat wordt geassisteerd op het voorschip, bij het duwstel dat wordt geassisteerd op de duwboot en bij het gekoppeld samenstel dat wordt geassisteerd voorop, telkens op een hoogte van tenminste 6 m.

Indien echter een lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langzijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijde deze bol voeren. Indien het schip dat wordt gesleept of het motorschip dat wordt geassisteerd rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, behoeft het de gele bol niet te voeren, doch het mag deze voeren.

N. Artikel 3.29, vierde lid, komt te vervallen onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot het vierde en vijfde lid.

O. Het opschrift van artikel 3.30 komt te luiden:

Dagteken van schepen die onder zeil varen en tegelijkertijd hun mechanische middelen tot voortbeweging gebruiken.

P. Artikel 3.30, eerste volzin, komt te luiden:
Een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt moet voeren:

Q. In het artikel 5.02, derde lid, onderdeel a, vervalt het woord «Nederlandse».

R. In het opschrift van artikel 5.08 wordt het woord «Voorschriften» vervangen door: Bekendmakingen.

S. In artikel 5.08, eerste lid, wordt het woord «gegeven» vervangen door: uitgevaardigd.

T. In artikel 5.08, eerste en tweede lid, wordt het woord «voorschriften» vervangen door: bekendmakingen.

U. In artikel 5.08, tweede lid, vervallen de woorden «door middel van een bekendmaking».

V. In artikel 6.21c, derde lid, komt de zin na het eerste gedachtenstreepje te luiden:
– des daags door middel van de bol, bedoeld in artikel 3.29, derde lid, zodanig dat deze kan worden gehesen tot een hoogte van tenminste 4 m boven het vlak door de inzinkingsmerken;

W. Artikel 6.31, derde lid, komt te luiden:
3. De verplichting, bedoeld in het eerste en tweede lid, geldt niet voor een schip dat stilligt in een gedeelte van een haven waar gewoonlijk schepen stilliggen, of dat stilligt op een door de bevoegde autoriteit daartoe in het bijzonder bestemde ligplaats.

X. Aan artikel 7.01 wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, luidende:
4. Een stilliggend schip mag zonder toestemming van de bevoegde autoriteit niet onnodig waterbeweging veroorzaken, indien daardoor gevaar of schade voor een ander schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting, dan wel schade aan oevers, waterkeringen of werken gelegen in scheepvaartwegen kan ontstaan.

Y. Aan artikel 7.02 wordt een nieuw derde lid toegevoegd, luidende:
3. De schipper van een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, die noodgedwongen ligplaats hebben genomen op een gedeelte van de vaarweg waar ligplaats nemen is verboden, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

Z. In bijlage 3 wordt in de afbeeldingen 6, 7, 8, 83, 84 en 85 de vlag vervangen door een gele bol.

AA. In bijlage 7 wordt in afdeling A «Verbodstekens» na het teken A.17 het volgende nieuwe teken toegevoegd, genummerd A.18, met als tekst:

«Einde van het vaarweggedeelte waar door snelle motorboten zonder beperking van de snelheid mag worden gevaren».

ARTIKEL III

Deel II van het Binnenvaartpolitiereglement wordt vervangen door een nieuw Deel II, luidende:

DEEL II

HOOFDSTUK 9. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE SCHEEP- VAART OP DE IN BEHEER BIJ HET RIJK ZIJNDE VAARWEGEN

Artikel 9.01

Toepassingsgebied

Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 2, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bedoelde vaarwegen voor zover deze in beheer zijn bij het Rijk.

Artikel 9.02

Afmetingen

1. Een schip of een samenstel moet zich voor wat betreft de in bijlage 13 vermelde vaarwegen en kunstwerken houden aan de daar aangegeven grootste lengte, breedte en diepgang.
2. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van het eerste lid. Deze kan onder beperkingen worden verleend en hieraan kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 9.03

Ligplaats nemen (ankeren en meren)

1. Het is verboden op de in bijlage 14, onder a, vermelde vaarwegen, of gedeelten daarvan, ligplaats te nemen (ankeren en meren).
2. Op een gedeelte van een vaarweg, waar ligplaats nemen is toegestaan, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, evenwel niet:
 - a. langer dan drie achtereenvolgende dagen ligplaats nemen;
 - b. aan herstelwerkzaamheden worden onderworpen;
 - c. worden geladen, gelost of ontgast;
 - d. binnen twaalf uren, nadat de in onderdeel a bedoelde periode is beëindigd, opnieuw ligplaats nemen.
3. Een duwstel als bedoeld in artikel 9.06, eerste lid, mag slechts worden samengesteld of ontkoppeld op de door de bevoegde autoriteit aangewezen plaatsen.
4. Het in het eerste lid genoemde verbod is op de in bijlage 14, onder b, genoemde vaarwegen niet van toepassing op een klein schip dat op een veilige plaats buiten het voor de doorgaande scheepvaart bestemde vaarwater ligt.
5. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van het eerste lid. Deze kan onder beperkingen worden verleend en hieraan kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 9.04

Kleine schepen

1. Op de in bijlage 15 vermelde vaarwegen mag een klein schip slechts varen indien het is voorzien van een motor die voor onmiddellijk gebruik gereed is, en waarmee een snelheid van ten minste 6 kilometer per uur door het water kan worden gehandhaafd.

2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen met uitzondering van de Geldersche IJssel moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen, met dien verstande dat het niet is toegestaan het vaarwater op te kruisen.

3. Het in het eerste lid genoemde verbod, is op de daar bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de vaarweg ten westen van de sluisen te IJmuiden, niet van toepassing op schepen die bestemd zijn om door spierkracht te worden voortbewogen en ook daadwerkelijk als zodanig worden gebruikt.

4. Op de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen alsmede op het Volkerak, het Zuid-Vlije, de Krammer, het Zijpe, het Mastgat, het Keeten en de Oosterschelde moeten een varende en een geankerd klein schip bij slecht zicht een goed functionerende radarreflektor voeren.

Artikel 9.05

Zeilplanken

Onverminderd artikel 9.04, eerste lid, is het op de voor de doorgaande vaart bestemde gedeelten van de in bijlage 16 opgenomen vaarwegen verboden te varen met een zeilplank.

Artikel 9.06

Manoeuvrbaarheid van schepen en samenstellen

1. Op de in bijlage 17, onder a, vermelde vaarwegen mag een duwstel, waarvan ofwel de lengte van het gedeelte voor de duwboot meer bedraagt dan 153 m ofwel de breedte meer bedraagt dan 22,80 m, slechts varen indien:

- a. de ten hoogste toegelaten afmetingen zijn vermeld in het certificaat van onderzoek van de duwboot;
- b. de duwboot niet langer is dan 40 m;
- c. de duwboot in de as van het duwstel is geplaatst;
- d. het maximale vermogen van de duwboot niet groter is dan 4500 kW;
- e. het duwstel zes duwbakken en geen zeeschipbakken bevat;
- f. in afvaart in brede formatie wordt gevaren; daarbij:
 - moeten ten minste twee aan de kop van het duwstel geplaatste duwbakken zijn uitgerust met een kopbesturing van voldoende effectief vermogen, die vanuit de stuurhut van de duwboot kan worden bediend; indien de kopbesturing bestaat uit koproeren moeten deze voor iedere betreffende duwbak een effectieve oppervlakte van ten minste 2 m² hebben;
 - mag ook zonder kopbesturing worden gevaren indien ten minste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en ten minste twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst; en
 - mogen ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer hebben;

- g. in opvaart in lange formatie wordt gevaren; daarbij moeten ten minste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben;
 - h. er wordt gevaren bij een waterstand tussen NAP +9,50 m en NAP +13,50 m aan de peilschaal te Lobith;
 - i. geen gevaarlijke stoffen, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring als bedoeld in rn. 10 182 van het ADNR (Bijlage II van het VBG, Stb. 1977, 371) is vereist, worden vervoerd.
2. Op de in bijlage 17, onder b, vermelde vaarwegen mag een duwstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 110 m bij buitengewone plaatselijke omstandigheden slechts varen,
- hetzij indien het is voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen, die vanuit de stuurhut van de duwboot kan worden bediend; indien de kopbesturing bestaat uit koproeren moeten deze voor iedere betreffende duwbak een effectieve oppervlakte van ten minste 2 m² hebben;
 - hetzij de gemiddelde diepgang groter is dan 2,00 m, of de diepgang over ten minste 50% van de lengte van de duwbakken groter is dan 2,50 m;
 - hetzij het duwstel wordt geassisteerd.
3. Op de in bijlage 17, onder c, vermelde vaarwegen mogen een alleenvarend motorschip, een duwstel en een gekoppeld samenstel waarvan de lengte meer bedraagt dan 90 m slechts varen indien zij zijn voorzien van een kopbesturing van voldoende effectief vermogen, die vanuit de stuurhut kan worden bediend.
4. Als kopbesturing van een duwstel wordt tevens beschouwd de boegschroef van de duwboot indien deze zich op ten hoogste 45 % van de lengte van het duwstel gerekend vanaf de kop daarvan bevindt.

HOOFDSTUK 10. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE VAARWEGEN TUSSEN DE ZEE EN DE ZEEHAVENS

Artikel 10.01

Toepassingsgebied

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de volgende vaarwegen:
- a. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaan sluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
 - b. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal en het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
 - c. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
 - d. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
 - e. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluizen;
 - f. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
 - g. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan.
2. Onder een haven is een laad- of losplaats begrepen.

Artikel 10.02

Schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid

1. Een schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat en dat behoort tot een daartoe aangewezen categorie van schepen, die in hun manoeuvreerbaarheid zijn beperkt doordat zij ten gevolge van hun diepgang of hun lengte gebonden zijn aan een bepaald gedeelte van de vaarweg, moet op de daartoe aangewezen vaarwegen de daartoe vastgestelde voorschriften in acht nemen.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften kunnen betreffen:
- a. de toegelaten afmetingen van een schip;
 - b. de bouw, de uitrusting, het motorvermogen en de manoeuvreerbaarheid van een schip;
 - c. de grootste snelheid waarmee mag worden gevaren;
 - d. de meteorologische omstandigheden waaronder mag worden gevaren;
 - e. de te volgen route.

Artikel 10.03

Bijkomende lichten en bijkomend dagteken van schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid

Een varend schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, als bedoeld in artikel 10.02, moet als bijkomende tekens voeren:

- des nachts: drie rode rondom schijnende lichten in een verticale lijn;
 - des daags: een zwarte cylinder;
- op de wijze en, wat de lichten betreft, met de lichtsterkte en de kleur, vermeld in de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Artikel 10.04

Bijkomend licht en bijkomend dagteken van schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

1. Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat en dat de gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 12, moet als bijkomende tekens voeren:

- des nachts: een rood helder rondom schijnend licht;
 - des daags: de internationale seinvlag «B»;
2. Deze tekens moeten worden gevoerd daar waar zij het best kunnen worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 m.

Artikel 10.05

Vlaggeseinen van het Internationaal Seinboek

Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag de internationale vlaggeseinen «A», «B», «G», «H», «P», «Q» en «Z» geven.

Artikel 10.06

Wit lichtsein

1. Een motorschip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, behoeft niet het gele lichtsein, bedoeld in artikel 4.01, tweede lid, te tonen, maar mag dit tonen.
2. Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag de algemene geluidsseinen, vermeld in afdeling A van bijlage 6, aanvullen met een wit lichtsein als bedoeld in de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Het schip mag dan niet het in het eerste lid bedoelde gele lichtsein tonen.
3. Het witte lichtsein mag afhankelijk van de omstandigheden worden herhaald.
4. Dit artikel geldt niet voor klokslagen en reeksen klokslagen.

Artikel 10.07

Meld- en uitluisterplicht

1. Een schip, dat is uitgerust met een marifooninstallatie moet zich tijdig voor aankomst in een der vaarwegen, genoemd in artikel 10.01, alsmede tijdig voor vertrek van een plaats gelegen binnen die vaarwegen melden en uitluisteren op het door de bevoegde autoriteit aangegeven marifoonkanaal volgens de daartoe gestelde regelen.
2. De in het eerste lid bedoelde regelen kunnen betrekking hebben op het gebruik van bepaalde communicatiemiddelen aan boord van het schip, het melden van aankomst, vertrek of positie van het schip, alsmede op gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.

Artikel 10.08

Bijzondere voorrangsregels

1. Voor wat betreft de bepalingen omtrent het uitwijken, is, in afwijking van de artikelen 6.03a, eerste lid, 6.04, eerste lid, 6.07, tweede lid, onderdelen c en d, 6.10, 6.13, 6.14, 6.16, eerste tot en met vierde lid, en 6.23, een schip verplicht aan een schip dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.
2. Artikel 6.09, tweede lid, geldt niet voor een schip dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert en dat wordt opgelopen door een ander schip.
3. Indien één van twee schepen die elkaar naderen op tegengestelde koersen een schip is dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert, is artikel 6.04a niet van toepassing.
4. Schepen die de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voeren moeten zich behoudens het derde lid onderling gedragen naar de vaarregels van hoofdstuk 6.

Artikel 10.09

Verbod dicht langs een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert te varen

Een schip mag behalve bij voorbijlopen en bij voorbijvaren op tegengestelde koersen niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, voert.

Artikel 10.10

Ligplaats nemen in de nabijheid van een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert

1. Een schip mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 m van een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, voert.
2. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen afwijkingen toestaan.
3. Een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, moet voeren, mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 meter van andere schepen.

HOOFDSTUK 11. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE SCHEEP- VAART OP DE BOVENTOELEIDINGSKANALEN OP DE MAAS

Artikel 11.01

Invaren van de boventoeleidingskanalen van de sluizen in de Maas

1. Op de Maas moet een afvarend schip vóór het invaren van de boventoeleidingskanalen van de sluizen bij Roermond, Belfeld, Sambeek en Lith alsmede bij het bevaren van de boventoeleidingskanalen van de sluizen bij Linne (oude sluis), Roermond en Lith zo dicht mogelijk langs de linker oever houden.

Een afvarend schip moet vóór het invaren van het boventoeleidingskanaal van de sluis bij Grave zo dicht mogelijk langs de rechter oever houden.

2. Een opvarend schip moet aan een afvarend schip als bedoeld in het eerste lid, de nodige ruimte laten.

3. Op gedeelten van de Maas en op de boventoeleidingskanalen, bedoeld in het eerste lid, eerste volzin, moeten een afvarend en een opvarend schip, wanneer zij elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, de tekens tonen en de geluidseinen geven, vermeld in artikel 6.05.

4. Artikel 6.30, vijfde lid, eerste volzin, is niet van toepassing.

5. Een afvarend schip en een opvarend schip zijn een schip als bedoeld in artikel 6.05, eerste lid.

HOOFDSTUK 12. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE SCHEEP- VAART OP DE LANGS DE WESTERSCHELDE GELEGEN HAVENS

Artikel 12.01

Toepassingsgebied

1. Dit hoofdstuk is slechts van toepassing op de met de Westerschelde in open verbinding staande havens en voorhavens.

2. Onder een haven is een laad- of losplaats begrepen.

Artikel 12.02

Lichten en dagtekens bij slepen en assisteren

1. Het motorschip aan de kop van een sleep alsmede het motorschip dat een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteert, en dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag in

plaats van het gele licht, bedoeld in artikel 3.09, eerste lid, onderdeel c, een heklicht voeren.

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen, dan wel verscheidene motorschepen te zamen een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteren, is het eerste lid van toepassing op elk van deze schepen, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat.

3. Een schip, dat wordt gesleept en dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag een toplicht of achter dit toplicht een tweede toplicht overeenkomstig artikel 3.08, eerste en tweede lid, voeren.

4. Een motorschip, waarvoor bij artikel 3.29, eerste en tweede lid, een gele cylinder is voorgeschreven, behoeft deze niet te voeren maar het mag dit doen. Een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, waarvoor bij artikel 3.29, derde lid, een gele bol is voorgeschreven, behoeft deze niet te voeren maar het mag dit doen.

5. Indien een duwstel door één of meer motorschepen wordt geassisteerd, behoeven de drie lichten op de duwboot niet overeenkomstig artikel 3.10, tweede lid, gele lichten te zijn maar zij mogen dit zijn.

Artikel 12.03

Lichten van schepen van veerdiensten

Een schip van de veerdiensten over de Westerschelde, dat op zijn aanlegplaats stilligt terwijl het dienst doet, mag de lichten blijven voeren die zijn voorgeschreven voor een varend schip.

Artikel 12.04

Toepasselijkheid van de voorschriften inzake het gebruik van radar

Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag, indien de radarinstallatie goed functioneert gebruik maken van radar:

a. zonder te zijn uitgerust met een radarinstallatie en een aanwijzer van de snelheid van draaiing van het schip als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel a; en

b. zonder dat zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel c.

Artikel 12.05

Uitvaren van havens en voorhavens naar de Westerschelde

1. Een schip mag niet uit een haven of een voorhaven het vaarwater van de Westerschelde invaren, indien daardoor een schip dat dit vaarwater in een gestrekte koers volgt zou worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen.

2. Onverminderd het eerste lid mag een tankschip, dat samengeperste vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen vervoert, niet zonder toestemming van de bevoegde autoriteit uit een haven of een voorhaven het vaarwater van de Westerschelde invaren.

Artikel 12.06

Toepasselijkheid van de voorschriften inzake het varen bij slecht zicht

Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, mag op radar varen zonder dat zich overeenkomstig artikel 6.32, tweede lid, een persoon in de stuurhut bevindt die houder is van een diploma als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onderdeel c.

Artikel 12.07

Geluidsseinen bij slecht zicht van een varend schip

1. Bij slecht zicht mag een varend schip, indien het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, in plaats van één lange stoot als bedoeld in de artikelen 6.32, vierde lid, en 6.33, eerste lid, geven: twee opeenvolgende lange stoten met een tijdsruimte daartussen van ongeveer twee seconden.
2. Het schip moet het in het eerste lid bedoelde sein, voor zover dit wordt gegeven ingevolge artikel 6.33, eerste lid, herhalen met tussenpozen van ten hoogste twee minuten.

HOOFDSTUK 13. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE SCHEEPVAART VAN, NAAR EN IN DE HAVEN VAN DEN HELDER

Artikel 13.01

Verboden handelingen

Het is verboden op de rede van Den Helder en in het havengebied te dreggen, dan wel zich met snorkel-, duik- of soortgelijke uitrustingsstukken te water te bevinden.

Artikel 13.02

Marinehaven Willemsoord

Behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit is het verboden met andere schepen dan schepen der krijgsmacht de marinehaven te Willemsoord anders te bevaren dan noodzakelijk voor de rechtstreekse doorvaart.

Artikel 13.03

Tijdelijk vaarverbod marinehaven en rede Den Helder

1. De bevoegde autoriteit kan ten behoeve van de veilige in- of uitvaart van de marinehaven Willemsoord door schepen die door hem worden aangewezen, de overige scheepvaart een verkeersaanwijzing geven inhoudende een tijdelijk verbod deze haven in of uit te varen en zich te bevinden binnen 200 meter aan weerszijden van de lichtenlijn, zowel op de rede van Den Helder binnen één zeemijl vanaf de havenmond, als in deze haven.
2. Wanneer de in het eerste lid bedoelde verkeersaanwijzing is gegeven, wordt dit kenbaar gemaakt door het tonen van het teken A.1 (bijlage 7) op het Havencoördinatiecentrum Harssens.

ARTIKEL IV

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 12 toegevoegd, luidende:

Bijlage 12

Vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen

De gevaarlijke stoffen in de zin van de IMDG-code¹, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, zijn:

1. a. stoffen van de klasse 1, gevarengroep 1.1 en 1.5, indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto gewicht;
- b. stoffen van de klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3 of 1.4 of stoffen van de klasse 5.2; deze laatste voor zover zij overeenkomstig de IMDG-code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket «ontploffbaar», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto gewicht; of
- c. stoffen van de klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-code moeten worden voorzien van een gevaarsetiket «giftig», indien het schip in totaal meer vervoert dan 1000 kg bruto gewicht.

2. Stoffen van alle klassen, indien zij worden vervoerd door een tankschip.

3. Voor tankschepen worden onder de in het tweede lid bedoelde gevaarlijke stoffen mede verstaan de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van die stoffen en die zich nog in die tanks bevinden.

ARTIKEL V

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 13 toegevoegd, luidende:

Bijlage 13

Toegestane afmetingen van schepen op de vaarwegen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid

Vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
<i>Friesland</i>			
Havens Terschelling en Vlieland	60	10,00	3,40
Stroobossertrekvaart		3,40	1,40
Vaarweg tussen zee en Harlingen, via het Stortemelk, de Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam	140		6,00
<i>Groningen/Drenthe</i>			
Noord-Willemskanaal			
– Drentsche Hoofdvaart – Havenkanaal Assen	65	6,60	2,20
– Havenkanaal Assen – Zuiderhaven			
Groningen	65	7,30	2,50
<i>Drenthe/Overijssel</i>			
Drentsche Hoofdvaart			
– Noord-Willemskanaal – km 43,7	26,76	5,80	1,55
– km 43,7 – Meppelerdiep	90	9,50	2,30
Meppelerdiep			
– Kaapbrug – Drentsche Hoofdvaart	90	9,50	2,30
Kanaal Almelo-De Haandrik			
– Almelo – zwaaiikom Hardenberg (km 25,5)	39	5,80	2,10
– km 25,5 – De Haandrik	39	5,80	1,90
Zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen	110	9,75	2,50
Kanaal Zutphen-Enschede van de Twenthekanalen			
– Geldersche IJssel – zwaaiikom Lochem (km 17)	110	11,50	2,80 ¹
– Zwaaiikom Lochem – Enschede	110	9,75	2,60

¹ IMDG-code: International Maritime Dangerous Goods Code.

Vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
<i>Overijssel/Gelderland</i>			
Geldersche IJssel	110	12,00	
Zwolle-IJsselkanaal	110	11,50	3,25 ²
Overijsselsche Vecht			
– gedeelte rijksweg 28 – stuw Junne	35	5,00	1,00
Meppelerdiep			
– van Zwarte Water via Meppelerdiepsluis –			
Kaapbrug	100	11,50	3,00 ²
– via Grote Kolksluis	67	8,20	2,70
Zwarte Water	110	11,50	3,00 ²
Zwolsche Diep	110	11,50	3,00 ²
Zwanendiep	110	11,50	2,70 ²
Ramsdiep	110	11,50	3,00 ²
<i>Noord-Holland</i>			
Haven Oudeschild	90	< 12,50	4,50
De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder			9,00
Marinehaven Willemsoord	200		8,00
Rijkszeehaven Het Nieuwe Diep			
– Marinehaven Willemsoord – Vice-Admiraal			
Moormanbrug	120		5,00
– Vice-Admiraal Moormanbrug –	90	16,00	5,00
Koopvaardersschutsluis	85	14,00	4,50
– Koopvaardersschutsluis	80	14,00	2,50
– Koopvaardersbinnenhaven		< 9,00	3,50
	70	8,00	3,00
Balgzandkanaal			
Noordhollandsch Kanaal			
– Afsloten-IJ – sluis Purmerend	64	< 7,00	
	56	7-14	
– sluis Purmerend – Koopvaardersschutsluis	80	14,00	
– Afsloten-IJ – Gat van de Meer		< 9,00	3,00
		> 9,00	2,50
– Gat van de Meer – Koopvaardersschutsluis		< 9,00	3,50
		> 9,00	2,50
Oranjesluizen	83	17,50	3,50
De zijkanalen van het Noordzeekanaal, met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaanluizen, alsmede de havens aan deze vaarwegen			8,00
Noordzeekanaal en Noordzeesluizen te IJmuiden	325	42,00	13,10
– 2e Rijksbinnenhaven te IJmuiden			5,20
– 3e Rijksbinnenhaven te IJmuiden			7,00
<i>Flevoland</i>			
– Houtribsluis	190	17,50	3,50
– Krabbersgatsluis	110	11,60	3,50
– Lorentzsluizen:			
grote sluis	120	13,00	3,50 ³
kleine sluis	67	8,20	3,50 ³
– Stevinluis	120	13,00	3,50 ³
– Noorderhaven Breezanddijk	50	11,50	2,80 ³
– Zuiderhaven Breezanddijk	95	11,50	2,50 ³
– Buiten- en voorhavens Den Oever en			
Kornwerderzand	120	13,00	3,50 ³
Randmeren Flevoland			
– Nijkerkersluis	85	9,50	2,50
– Hardersluis	60	6,90	2,50
– Roggebotsluis	85	9,50	2,50
<i>Noord-Holland/Utrecht</i>			
Weespertrekvaart, Gaasp, Smalweesp	52	7,50	2,10
Vecht			
– Weerdsuis – Nigtevecht	52	7,50	2,10
– Nigtevecht – Grootte Zeesuis Muiden	65	8,00	2,10
– Grootte Zeesuis	45	< 6,50	2,10
– Oostsluis		6,5-7	1,95
		7-7,5	1,80
– Middensuis	37	6,30	2,10
– Grootte Zeesuis – IJmeer	45	7,50	1,80

Vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
Amsterdam-Rijnkanaal	200	23,00	4,00
Lekkanaal	200	17,50	3,30
Merwedekanaal			
– benoorden de Lek	100	9,00	2,60
		9–11,5	< 2,35
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel			
– Doorslagsluis – km 2,2	35	5,30	1,50
– km 2,2 – Oudewater (km 17,9)	35	5,30	1,70
– km 17,9 – Haastrechtse brug	39	5,30	1,70
<i>Zuid-Holland</i>			
Merwedekanaal			
– bezuiden de Lek	100	10,50	2,60
– Verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge bij de Arkelsche Dam	60	7,50	2,40
Hollandsche IJssel			
– Haastrechtse brug – Stormvloedkering sluis Stormvloedkering	110	11,50	2,70
	110	11,50	4,00
Oude Maas	175	25,00	8,80
Dordtsche Kil en de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Industrie- en Havenschap Moerdijk	175	25,00	7,80
Haven van Moerdijk	67	8,20	
Boven-Merwede/Beneden-Merwede/ Noord/Oude Maas/Dordtsche Kil/ Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet/ Hartelkanaal			
– duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot)	153	34,20	
– duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte vóór de duwboot)	229,50	22,80	
Maasmond, Europoort Breddiep		12,20	17,40 3,00
<i>Noord-Brabant</i>			
(Gekanaliseerde) Dieze	90	12,00	2,50
Zuid-Willemsvaart			
– Dieze – sluis 13 (km 61)	50,50	6,70	
• sluis 4 – sluis 13			1,90
* overig gedeelte			2,10
Wilhelminakanaal			
– Donge – sluis I	95	11,50	3,00
– sluis I – sluis II	90	9,50	2,70
– sluis II – Zuid-Willemsvaart	63	7,20	1,90
Markkanaal	90	9,50	2,50
Donge	110	11,50	3,00
– verkeersbrug Geertruidenberg – Wilhelminakanaal	95	11,50	3,00
Oude Maasje			
– Bergsche Maas – haven Waspik	95	11,50	2,50
– haven Waspik – haven Sprang Capelle	60	6,60	2,50
<i>Zeeland</i>			
Volkerak/Zuid-Vlije/Krammer/Zijpe/ Mastgat/Keeten/Oosterschelde Schelde-Rijnverbinding	200	23,00	
– schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,00
– duwstellen en slepen	200	23,00	4,00
Krammersluizen			
– schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75
– duwstellen en slepen	200	23,00	4,75
Kanaal door Zuid-Beveland	140	14,50	4,75
Veerse Meer	130	18,00	
Roompotsluis	95	14,50	5,00 ²
Bergsediepsluis	34	6,00	2,00 ⁴
Handelshaven Breskens⁵	95		

Vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
<i>Limburg</i>			
Maas			
- van km 11,0 – Julianakanaal			
* algemeen	110	14,00	3,00
* duwstellen	137	14,00	3,00
Verbindingskanaal in het Bossche Veld	110	12,00	
- benedenstrooms van de sluis			2,50
- overig gedeelte			3,00
Zuid-Willemsvaart			
- Verbindingskanaal in het Bossche Veld – de			
Belgische grens nabij Smeermaas	80	8,30	2,50
- Belgische grens nabij Loozen – sluis 13			
(km 61)	65	7,20	2,10
Julianakanaal			
algemeen			
- Maasbracht – haven Stein	110	14,00	3,00
- haven Stein – Beatrixhaven	110	12,00	3,00
- Beatrixhaven – Gekanaliseerde Maas	110	12,00	3,00
duwstellen			
- Maasbracht – haven Stein	137	14,00	3,00
- haven Stein – Beatrixhaven	110	12,00	3,00
- Beatrixhaven – Gekanaliseerde Maas	137	12,00	3,00
Maas			
- sluis Linne	137	13,50	2,80
- sluis Roermond	137	13,50	2,80
- sluis Belfeld	137	14,00	3,00
- sluis Sambeek	137	14,00	3,00
- sluis Grave	137	14,00	3,00
- sluis Lith	113,50	13,50	3,50 ⁶
- stuw Lith (indien gestreken)			3,00
Kanaal Wessem – Nederweert			
- km 0,0 – km 1,4	110	8,00	2,20
- km 1,4 – km 16,3	65	7,20	2,10
Noordervaart	55	6,80	1,65
Lateraalkanaal Linne-Buggenum	137	14,00	3,00
Maas-Waalkanaal	137	14,00	
- tussen de Gekanaliseerde Maas en km 11,0			3,00
- overig gedeelte			3,30
Kanaal van Sint Andries	110	13,50	3,50 ⁷

¹ Op het pand Geldersche IJssel – Eefde (voorpan) evenveel minder dan 2,80 als de buitenwaterstand sluis Eefde lager is dan NAP +3,20.

² Bij waterstand = NAP.

³ Bij een waterstand op de Waddenzee gelijk aan of boven NAP of op het IJsselmeer gelijk aan of boven NAP – 0,50 m, dan wel evenveel minder dan de waterstand lager is dan NAP respectievelijk NAP – 0,50 m.

⁴ Bij waterstand Oosterschelde zijde NAP – 1,50 of hoger.

⁵ Kielspeling 10 % van de waterdiepte.

⁶ Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de buitenwaterstand in het beneden-toeleidingskanaal lager is dan NAP + 1 m.

⁷ Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de waterstand bij sluis St. Andries v.w.b. de Maaszijde lager is dan NAP + 1 m dan wel v.w.b. de Waalzijde lager is dan NAP + 2 m.

ARTIKEL VI

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 14 toegevoegd, luidende:

Bijlage 14

Ligplaats nemen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, eerste lid, zijn:

1. de Oude Maas;
2. de Noord;
3. de Boven-Merwede;

4. de Beneden-Merwede;
5. de Dordtsche Kil;
6. de Nieuwe Maas;
7. de Nieuwe Waterweg;
8. de Maasmond;
9. het Calandkanaal;
10. het Beerkanaal;
11. de Schelde-Rijnverbinding;
12. het Kanaal door Zuid-Beveland;
13. het betonde vaarwater van het Brabantsche Vaarwater;
14. het betonde vaarwater van de Witte Tonnen Vlije;
15. het betonde vaarwater van het Volkerak;
16. het Julianakanaal;
17. het Kanaal Wessem-Nederweert;
18. de Noordervaart;
19. het Noord-Willemskanaal;
20. de Drentsche Hoofdvaart;
21. het Kanaal Zutphen-Enschede met Zijkanaal naar Almelo;
22. het Zwolle-IJsselkanaal;
23. het Meppelerdiep;
24. de Hollandsche IJssel;
25. het Amsterdam-Rijnkanaal;
26. het Balgzandkanaal;
27. de Stroobossertrekvaart;
28. het Kanaal Almelo-de Haandrik;
29. het Merwedekanaal;
30. de Weespertrekvaart, Gaasp en Smal Weesp;
31. het Noordhollandsch Kanaal;
32. de Vecht;
33. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
34. het Afgesloten-IJ;
35. de Veerhaven te Terneuzen;
36. het Hartelkanaal;
37. het Maas-Waalkanaal;
38. het Kanaal van Sint Andries;
39. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
40. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
41. de Zuid-Willemsvaart;
42. het gedeelte van de rivier de Maas gelegen bovenstrooms van Borgharen;
43. het Wilhelminakanaal;
44. het Markkanaal;
45. de Gekanaliseerde Dieze;
46. het Krabbersgat;
47. het Oostvaardersdiep;
48. het Noordzeekanaal.

b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vierde lid, zijn:

1. de Boven-Merwede;
2. de Beneden-Merwede;
3. de Hollandsche IJssel;
4. de Oude Maas;
5. de Noord;
6. de Nieuwe Maas;
7. het Oostvaardersdiep.

ARTIKEL VII

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 15 toegevoegd, luidende:

Bijlage 15

Kleine schepen

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.04, eerste lid, zijn:

1. de vaarweg ten westen van de sluizen te IJmuiden;
2. het Noordzeekanaal;
3. de Noord;
4. de Oude Maas;
5. de Dordtsche Kil;
6. het Kanaal door Zuid-Beveland;
7. het Brabantsche Vaarwater;
8. de Witte Tonnen Vlije;
9. de Schelde-Rijnverbinding;
10. het Kanaal van Sint Andries;
11. de Boven-Merwede;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Gekanaliseerde Maas van Maastricht (kmr 12,000) tot Borgharen;
14. het Julianakanaal;
15. de Waal;
16. de Boven-Rijn;
17. het Bijlandsch Kanaal;
18. het Pannerdensch Kanaal;
19. de Neder-Rijn tot aan de IJsselkop;
20. de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;
21. het Amsterdam-Rijnkanaal;
22. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
23. het Afgesloten-IJ;
24. de Nieuw Maas;
25. de Nieuwe Waterweg;
26. de Maasmond;
27. het Calandkanaal;
28. het Beerkanaal;
29. het Hartelkanaal;
30. de Koningshaven;
31. de Bakkerskil;
32. het Zuiddiepje.

ARTIKEL VIII

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 16 toegevoegd, luidende:

Bijlage 16

Zeilplanken

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.05, zijn:

1. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
2. de Gekanaliseerde Maas te Maastricht van kmr 8,800-12,000;
3. het Maas-Waalkanaal;

4. de Gekanaliseerde Maas benedenstrooms van Maasbracht tot aan het splitsingspunt met de voorhaven van de sluis te Heumen, met uitzondering van het gedeelte van de sluis te Linne tot de sluis nabij Roermond;
5. het betonde vaarwater van de Nieuwe Merwede;
6. het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
7. de Schelde-Rijnverbinding;
8. het Kanaal door Zuid-Beveland;
9. het Brabantsche Vaarwater;
10. de Witte Tonnen Vlije;
11. het betonde vaarwater van:
 - het Volkerak;
 - het Zuid-Vlije;
 - de Krammer;
 - het Zijpe;
 - het Mastgat;
 - het Keeten;
12. de Oosterschelde tussen Wemeldinge en de zuidelijke inloop van het Brabantsche Vaarwater;
13. de Lek benedenstrooms van het splitsingspunt met het Lekkanaal;
14. de Hollandsche IJssel benedenstrooms van de voorhaven van de Julianasluis;
15. de Buiten-, Voor- en Binnenhavens behorende bij de sluizen in de Afsluitdijk;
16. het Krabbersgat.

ARTIKEL IX

Aan het Binnenvaartpolitiereglement wordt een nieuwe bijlage 17 toegevoegd, luidende:

Bijlage 17

Manoeuvreerbaarheid van schepen en samenstellen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, eerste lid, zijn:

1. het Hartelkanaal;
2. de Oude Maas;
3. de Dordtse Kil;
4. het Hollandsch Diep;
5. de Nieuwe Merwede;
6. de Beneden-Merwede;
7. de Boven-Merwede.

b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, tweede lid, zijn:

1. de Schelde-Rijnverbinding;
2. het Kanaal door Zuid-Beveland;
3. het Veerse Meer;
4. het Brabantsche Vaarwater;
5. de Witte Tonnen Vlije.

c. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.06, derde lid, zijn:

1. de Twenthekanalen;
2. het Zwolle-IJsselkanaal;
3. het Meppelerdiep, vanaf het Zwarte Water tot aan de Kaapbrug;
4. het Zwarte Water;
5. het Zwolsche Diep;
6. het Zwanendiep;
7. het Ramsdiep.

ARTIKEL X

1. De navolgende reglementen worden ingetrokken:

- a. het Vaststellingsbesluit Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland (Stb. 1987, 373),
- b. het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329),
- c. het bijzonder reglement van politie voor het Nederlandsch gedeelte der Zuid-Willemsvaart en de gekanaliseerde Dieze (Stb. 1924, 432),
- d. het Bijzonder reglement Julianakanaal en Maas bij Maastricht (Stb. 1935, 295),
- e. het bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Wessem naar Nederweert (Stb. 1928, 310),
- f. het Bijzonder reglement van politie voor de Noordervaart (Stb. 1931, 247),
- g. het Bijzonder reglement gekanaliseerde Maas beneden Maasbracht (Stb. 1937, 564),
- h. het Bijzonder reglement van politie voor het Maas-Waalkanaal (Stb. 1928, 94),
- i. het Bijzonder reglement kanaal van St. Andries (Stb. 1935, 240),
- j. het Bijzonder reglement van politie voor het Wilhelminakanaal met het zijkanaal naar de Mark (Stb. 1916, 402),
- k. het Bijzonder reglement Noordhollandsch Kanaal (Stb. 1974, 37),
- l. het Bijzonder reglement van politie voor het Balgzandkanaal (Stb. 1930, 352),
- m. het bijzonder reglement van politie voor de havens, sluisen, bruggen en andere werken, behorende tot den afsluitdijk van het IJsselmeer (Stb. 1936, 566),
- n. het Ankerreglement Krabbersgat (Stb. 1934, 35),
- o. het Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Enkhuizen met de daartoe behorende werken (Stb. 1919, 767),
- p. het Bijzonder reglement van politie voor den Havenmond en de Oude haven te Stavoren (Stb. 1919, 768),
- q. het Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Stavoren met de daartoe behorende werken (Stb. 1919, 769),
- r. het Bijzonder reglement van politie voor sluisen en beweegbare bruggen, onder beheer van het Rijk in de provincie Friesland (Stb. 1892, 118),
- s. het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Dokkum naar het voormalig Gerben-Alles-verlaat aan het Kolonelsdiep met zijtak naar Kollum in de provincie Friesland (Stb. 1892, 104),
- t. het Bijzonder reglement van politie voor de Drentsche Hoofdvaart en het Veenhuizerkanaal (Stb. 1934, 53),
- u. het Bijzonder reglement Meppelerdiep (Stb. 1973, 173),
- v. het bijzonder reglement van politie voor de rivier het Zwarte Water (Stb. 1897, 65),
- w. het Bijzonder reglement Overijsselsche Vecht (Stb. 1978, 483),
- x. het bijzonder reglement van politie voor het kanaal Zutphen-Enschede en het zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen (Stb. 1938, 578),
- ij. het Bijzonder reglement Kanaal Almelo-de Haandrik (Stb. 1971, 482),
- z. het Bijzonder reglement van politie voor de Keulsche Vaart en de Vecht beneden Weesp (Stb. 1919, 37),
- aa. het bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Amsterdam naar de Merwede (Stb. 1913, 383),
- ab. het Bijzonder reglement van politie voor het kanaal, uitgaande van het kanaal van Amsterdam naar de Merwede bij Schotdeuren, langs de Linge en door Gorinchem naar de Merwede (Stb. 1894, 9),
- ac. het Bijzonder reglement Amsterdam-Rijn (Stb. 1982, 48),
- ad. het Bijzonder reglement Hollandsche IJssel (Stb. 1978, 710),

ae. het Reglement van Politie voor alle militaire sluizen en bruggen, met uitzondering van die in of over den gekanaliseerden Krommen Rijn (Stb. 1910, 146),

af. Bijzonder reglement Noordzeekanaal 1933 (Stb. 1933, 23),

ag. Bijzonder reglement havens Terschelling en Vlieland (Stb. 1972, 475),

ah. Bijzonder reglement havens Oudeschild en Den Oever (Stb. 1972, 477),

ai. Bijzonder reglement Rijkszeehavens Den Helder (Stb. 1979, 296),
en

aj. Bijzonder reglement van politie voor het Afsluitingskanaal, de Houthaven en de Maritieme binnenhaven behorende tot 's Rijks werf te Willemsoord (Stb. 1917, 565).

2. Van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg (Stb. 1980, 476) worden buiten werking gesteld de artikelen 1, met uitzondering van het eerste lid, onderdeel g, 3, 5 tot en met 16, 18, en 20 tot en met 48.

3. Van het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (Stb. 1919, 765; laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 juli 1989, Stb. 317) worden buiten werking gesteld:

– van artikel 2, onderdeel a, de woorden «de directeurs van de districten van het directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken»;

– de artikelen 3 tot en met 64, 66 tot en met 81, 83, derde lid, tot en met 85, en 92, derde lid;

– van artikel 93, derde lid, de woorden «dan wel de directeur van het district»;

– de artikelen 95 en 99.

3. De artikelen 97 en 98 van het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen komen te luiden als volgt:

Artikel 97

Overtreding van de artikelen 65, 82, 83, en 87 tot en met 91 is een strafbaar feit.

Artikel 98

De Minister is gemachtigd toe te staan of te bevelen dat wordt afgeweken van de bepalingen der artikelen 83 en 88 van dit reglement.

ARTIKEL XI

Het besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 1992, 234), wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 2 wordt een nieuw artikel 2a ingevoegd, luidende:

Artikel 2a

1. De ambtenaren van het Korps Rijkspolitie en van de gemeentepolitie zijn bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen, anders dan bedoeld in artikel 4, op de wateren, bedoeld in artikel 2 van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1983, 682), op de wateren, bedoeld in artikel 1, vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmondig (Stb. 1989, 237) en op de wateren, bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (Stb. 1992, 3).

2. Dit artikel vervalt met ingang van 1 juli 1996.

ARTIKEL XII

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 1992 met uitzondering van de artikelen II, onderdeel J, voor zover daarbij artikel 3.02, tweede tot en met vierde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement wordt vastgesteld, en III, voor zover daarbij artikel 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement wordt vastgesteld, welke in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, alsmede van artikel XI dat met ingang van hetzelfde tijdstip als het besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 1992, 234), in werking treedt.

¹ Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 2 april 1991, Stb. 186

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 8 september 1992, nr. 173

ARTIKEL XIII

Dit besluit kan worden aangehaald als «Zesde 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, 3 juli 1992

Beatrix

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

Uitgegeven de *dertiende* augustus 1992.

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het voorliggende ontwerp Zesde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat wijzigingen van tweeërlei aard. Enerzijds wordt de totale reglementering aanzienlijk vereenvoudigd terwijl anderzijds in de huidige regels voor de binnenvaart een aantal wijzigingen van uiteenlopende aard worden aangebracht.

Onder meer naar aanleiding van de totstandkoming van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352)(SVW), de wet waarop het Binnenvaartpolitiereglement thans steunt, wordt de reglementering voor de binnenvaart in haar geheel herzien. In de memorie van toelichting bij de SVW is ingegaan op de verhouding tussen de algemene en de bijzondere reglementering, met name in par. 2.4 van het algemeen deel (zie Kamerstukken II, 1987/88, 20 289, nr. 3). Daarbij is geconstateerd dat de bijzondere reglementen deels sterk verouderd zijn en qua regeling van onderwerpen niet goed aansluiten op het BPR. Hierna wordt nader ingegaan op de historische aspecten van de regelgeving en de thans te volgen systematiek.

Een deel van de regels blijkt thans gemist te kunnen worden terwijl het daarnaast mogelijk blijkt over te gaan tot harmonisering. Het BPR wordt daarom nu uitgebreid met een aantal hoofdstukken en bijlagen waarin de belangrijkste bepalingen uit de bijzondere reglementering op overzichtelijke wijze zijn opgenomen. De bijzondere reglementen kunnen als gevolg daarvan vervallen. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan het bepaalde in artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet, de delegatiebepaling voor de verkeersreglementering. De verkeersreglementering voor de BPR-wateren, voorzover in beheer bij het Rijk, wordt in één reglement ondergebracht. Dit past in het kader van het streven naar vereenvoudiging van de regelgeving en het beter hanteerbaar maken daarvan.

Naast de herziening van de bijzondere reglementering zijn in dit ontwerp een aantal wijzigingen van het algemeen deel van het BPR opgenomen die noodzakelijk worden geacht met het oog op een verdere harmonisering van de Europese regelgeving, dan wel als gevolg van een verdere evaluatie van het reglement, 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. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop nader ingegaan.

Historie

Bij de vaststelling van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement; Stb. 682) werd toegelicht dat hiermede de eerste fase van een voorgenomen vernieuwing van de verkeersreglementering voor de Nederlandse binnenwateren was voltooid.

Deze vernieuwing betreft de wateren waar tot 1983 het Vaarreglement (Stb. 1965, 133) van kracht was en dit betekende dat de conventionele Rijn (de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek), de Westerschelde met haar mondingen en de Eemsmonding zoals bedoeld in het Eems-Dollardverdrag (Trb. 1960, 69) dienden te worden uitgezonderd. Aan deze wateren is inmiddels toegevoegd het Kanaal van Gent naar Terneuzen waarvoor inmiddels een afzonderlijk scheepvaartreglement is vastgesteld (Stb. 1992, 3) dat in hoofdlijnen aansluit bij het Scheepvaartreglement Westerschelde (Stb. 1981, 620).

Het doel van de vernieuwing van de verkeersreglementering voor de wateren waar thans het BPR van toepassing is (de BPR-wateren) was het komen tot een uniform stelsel van verkeersregels en verkeerstekens

conform de aanbevelingen hieromtrent van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties, de «Code européenne des voies de navigation intérieure» (CEVNI), neergelegd in de ECE resoluties nos. 24, 26 en 27. Voor de tot de conventionele Rijn behorende wateren was deze uniformiteit reeds geruime tijd gerealiseerd (zie het Rijnvaartpolitie-reglement 1983; Stb. 1983, 389, zoals gewijzigd)(RPR).

Het CEVNI-stelsel bevat in beginsel uitsluitend de zg. algemene reglementering, d.w.z. bepalingen die op alle daarvoor in aanmerking komende wateren kunnen worden toegepast. Deze bepalingen zijn verdeeld over zeven uniforme hoofdstukken en een aantal eveneens uniforme bijlagen waarvan de bijlagen 7 en 8, die het uniforme stelsel van verkeerstekens bevatten, de belangrijkste zijn.

In de op het CEVNI gebaseerde reglementering voor nationale vaargebieden, dan wel voor de rivieren waarvoor een internationaal regiem van kracht is, worden bedoelde uniforme hoofdstukken meestal gevolgd door een hoofdstuk 8 met aanvullende bepalingen op het algemene deel, waarna een deel II van het reglement pleegt te volgen dat de zg. bijzondere bepalingen bevat. Dit behelst dan de bepalingen, verdeeld in hoofdstukken per vaarweg of vaargebied, die uitsluitend voor die vaarweg of dat vaargebied gelden.

Ten tijde van de vaststelling van het BPR werd hierin een voorlopig deel II opgenomen dat een aantal bijzondere bepalingen voor de zeescheepvaartwegen bevatte alsmede andere bepalingen waarvoor, wegens hun «bijzondere» karakter, het algemene deel geen plaats bood.

In de geldende scheepvaartverkeersreglementering worden de bijzondere bepalingen gevonden enerzijds in de verordeningen van de lagere overheden en anderzijds, voor de vaarwegen onder beheer van het Rijk, in het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (Stb. 1919, 765) en in 37 nog geldende bijzondere reglementen, allen gebaseerd op de Wet van 28 februari 1891 (Stb. 69) tot vaststelling van bepalingen betreffende 's Rijks waterstaatswerken.

In de aan de meergenoemde vernieuwing van de scheepvaartverkeersreglementering ten grondslag liggende gedachte dienen althans al de bedoelde reglementen voor Rijkswateren, voor zover deze bepalingen voor het scheepvaartverkeer bevatten, op te gaan in een definitief deel II van het BPR. Voor deze fase van de vernieuwing werd het tijdstip van de eerste vaststelling van het BPR niet opportuun geacht gezien de ontoreikende basis die 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, waarop het BPR werd gebaseerd, hiervoor bood.

Bij het van kracht worden van de Scheepvaartverkeerswet op 1 september 1988 werd de Wet van 15 april 1891 ingetrokken terwijl de overgangsregeling bepaalde dat de krachten die wet vastgestelde regels geacht werden te zijn vastgesteld krachtens de SVW (art. 43 SVW). Sindsdien staat bij het vaststellen van de scheepvaartverkeersreglementering met name de uitgebreidere reikwijdte van artikel 3 SVW ten dienste.

Nieuwe systematiek

In verband hiermede acht de ondergetekende thans de tijd gekomen om de bovenbedoelde bijzondere reglementering voor de Rijkswateren geheel te concentreren in het BPR. Hiertoe kan in regeling van de onderwerpen van de veelal verouderde en zeer verbrokkelde bepalingen worden voorzien door opneming in een beperkt aantal hoofdstukken en bijlagen van deel II van het BPR.

Deze operatie betekent een sterke afslanking van de in de huidige reglementen opgenomen voorschriften. Enerzijds blijkt voor een groot aantal gevallen, waarvoor voorheen geschreven bijzondere voorschriften noodzakelijk werden geacht, het algemeen deel van het BPR voldoende

regulerende instrumenten te bevatten. Anderzijds zal voortaan de mogelijkheid van toepassing van het uniforme stelsel van verkeerstekens aanzienlijk in betekenis gaan winnen.

Uit een oogpunt van eenvoudige kenbaarheid en benaderbaarheid van de geldende regels voor de verkeersdeelnemers wordt de toepassing van verkeerstekens, waar zulks door de plaatselijk beperkte gelding van een voorschrift mogelijk is, verkieslijk geacht boven geschreven reglementaire bepalingen. Door een maximale concentratie in één reglement dat als gevolg van de bedoelde afslankingsoperatie in een handzame uitgave kan worden gevonden is voorts de toegankelijkheid van de hierin opgenomen regeling sterk verhoogd.

Nadat bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1991, 186) in verband met de nieuwe landelijke regeling voor het varen met snelle motorboten deze materie reeds in een nieuw hoofdstuk 8 van deel I van het BPR is opgenomen, gaat het thans in zijn definitieve vorm vast te stellen deel II bestaan uit hoofdstukken 9 t/m 13 zodat, anders dan in het voorlopige deel II was geschied, voor de indeling van alle hoofdstukken en artikelen van het BPR voortaan een doorlopend decimaal systeem geldt. Een overeenkomstige systematiek kent het RPR en ook de Duitse Binnenschiffahrtstrassenordnung, eveneens een op het Europese CEVNI gebaseerde reglementering voor de meeste Duitse vaarwegen buiten de conventionele Rijn.

Een belangrijk element van de oude bijzondere Rijksreglementen vormde het voorschrijven van de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen alsmede van maximum snelheden. De leesbaarheid van deel II wordt aanmerkelijk verhoogd door het opnemen van de normen voor afmetingen in een nieuwe bijlage 13 waar deze normen voor de Rijkswateren overzichtelijk en in een handzame systematiek worden vermeld.

Maximum snelheden zijn hierin voor de Rijkswateren echter niet opgenomen aangezien voor het vaststellen daarvan wordt gebruik gemaakt van verkeersteken B.6 van bijlage 7 dan wel van de mogelijkheid van een bekendmaking in plaats van een verkeersteken.

Per hoofdstuk resteren op deze wijze een relatief gering aantal bepalingen waarbij voorts de nadruk ligt op de zg. zeescheepvaartwegen. In de betreffende hoofdstukken komen overigens de in het huidige, voorlopige, deel II geregelde onderwerpen tevens terug.

Deregulering

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 een dergelijk nadeel te voorkomen. Gezien de intrekking van 36 reglementen kan worden gesteld dat met het onderhavige ontwerp-besluit een belangrijke dereguleringsoperatie wordt voltooid.

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 regeling voortvloeiende lasten voor de overheid en burger zijn beperkt.

Gezien het voorgaande en nadat het ontwerp-besluit tevens is getoetst aan de Aanwijzingen inzake terughoudendheid met regelgeving (Besluit van de minister-president van 5 november 1984, nr. 349931) wordt geconcludeerd dat het positief kan worden beoordeeld.

ARTIKEL I

A. Ten tijde van de vaststelling van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bij koninklijk besluit van 26 oktober 1983 (Stb. 682) werden de tot de conventionele Rijn behorende wateren van het toepassingsgebied van het BPR uitgezonderd omdat ingevolge het internationale statuut voor de Rijn voor die wateren het RPR van kracht is, zodat het BPR aldaar niet kon gelden.

Sedert 1983 hebben zich op het gebied van de recreatievaart aanmerkelijke ontwikkelingen voorgedaan, waarvan genoemd kunnen worden de opkomst van de zeilplank, het waterskiën en het varen met snelle motorboten waaronder de recente opkomst van de waterscooter is begrepen. De behoefte tot regeling van deze activiteiten heeft zich op de bedoelde tot de conventionele Rijn behorende wateren meer en meer doen gevoelen.

Ingevolge het in de Herziene Rijnvaartakte neergelegde statuut is in beginsel de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bevoegd tot het vaststellen van alle voorschriften met betrekking tot het deelnemen aan het scheepvaartverkeer op deze wateren. Traditioneel bevat het RPR echter wel een uitvoerig geheel van regels voor de beroepsmatige scheepvaart doch het besteedt relatief minder aandacht aan de recreatievaart (kleine schepen). Het RPR bevat wat deze groep betreft in feite slechts die regels waardoor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer als geheel wordt gewaarborgd.

In de gevallen waarin een noodzaak voor verdergaande regels voor de recreatievaart, of bepaalde categorieën daarvan, bestond is vrijwel steeds gebleken van een grote bereidheid van de zijde van de CCR om regeling daarvan aan de nationale wetgeving van de betreffende Rijnoverstaten over te laten.

Zo is het ontwerp voor het Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329), waarin met name voor het varen met zeilplanken ook voor de Waal en de Lek voorschriften waren opgenomen, in de ontwerpfase aan de CCR gezonden met het verzoek zich te willen uitspreken of deze materie in het RPR dan wel in de nationale Nederlandse wetgeving opgenomen zou dienen te worden. Geen van de andere verdragsstaten bleek toen bezwaren tegen regeling in de voorgestelde vorm te hebben. Derhalve is met de totstandkoming van dat bijzonder reglement reeds aanvaard dat een nationale regeling als de onderhavige regels kan bevatten die het RPR voor de Rijn in Nederland aanvullen.

Thans is wederom het oordeel van de andere delegaties in de CCR gevraagd over een meeromvattende regeling van een aantal recreatievaartactiviteiten zoals deze na het onderhavige besluit in de artikelen 1.01, onder x en ij, 1.09, vierde lid, 6.02, derde lid, 8.01 tot en met 8.06, 9.04 en 9.05 van het BPR zullen zijn geregeld. Wederom hebben deze delegaties het standpunt ingenomen dat het RPR niet het juiste kader is voor een dergelijke regeling. Tevens is gebleken dat met name ook Duitsland en Zwitserland vergelijkbare nationale regelingen op de Rijn van toepassing hebben verklaard.

De ondergetekende is derhalve van mening dat het internationaal statuut van de Rijn zich niet verzet tegen een uitbreiding van het toepassingsgebied van het BPR tot de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Beneden-Rijn en de Lek voor zover zulks beperkt blijft tot de regeling van onderwerpen waarin het RPR niet voorziet en waarbij geen strijd met bepalingen van het RPR ontstaat.

Het van toepassing doen zijn van de onderhavige bepalingen van het BPR heeft tot gevolg dat voor de toepassing van de bijzondere voorschriften ten aanzien van het varen met snelle motorboten en zeilplanken en van het waterskiën, zoals deze in het Vijfde wijzigingsbe-

sluit Binnenvaartpolitiereglement en in het onderhavige besluit zijn vervat, de tot de conventionele Rijn behorende wateren geen lacune gaan vormen.

B. Voor de uitwerking van de nieuwe artikelen 10.02, eerste lid, en 10.07, eerste lid, van het BPR worden nadere voorschriften door de Minister van Verkeer en Waterstaat vereist betreffende de toelating van beperkt manoeuvreerbare schepen op de zeescheepvaartwegen en tot regeling van de meldplicht aldaar. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

C. Het nieuwe artikel 10.02, eerste lid, van het BPR houdt de mogelijkheid in vaarwegen aan te wijzen waar beperkt manoeuvreerbare schepen aan bijzondere voorschriften kunnen worden gebonden. Dit dient te geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

D. Het nieuwe artikel 10.02, eerste lid, van het BPR biedt de mogelijkheid om de categorieën van beperkt manoeuvreerbare schepen aan te wijzen die op bepaalde zeescheepvaartwegen aan nadere voorschriften kunnen worden gebonden. Dit dient te geschieden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. In verband hiermede wordt de onderhavige bepaling aangepast.

E. Artikel 3 van hoofdstuk 1 van deel II wordt bij het onderhavige besluit vervangen door artikel 10.04. De subdelegatie als voorzien in het oude artikel komt in de nieuwe bepaling echter niet meer voor. De onderhavige bepaling wordt in verband hiermede aangepast.

F. In artikel 4, zevende lid, was de subdelegatie opgenomen op grond waarvan de Minister van Verkeer en Waterstaat voor elk van de zeescheepvaartwegen de normen van diepgang of van de lengte, dan wel de andere eigenschappen die betrekking hebben op de manoeuvreerbaarheid van rechtstreeks naar zee gaande of rechtstreeks van zee komende schepen kon bepalen. In verband met de nieuwe regeling in artikel 10.02, eerste lid, is deze subdelegatie vervangen door die thans opgenomen in artikel 4, eerste, derde en vijfde lid. Het zevende lid kan derhalve vervallen.

G. In artikel 5, eerste lid, onderdelen a, b en c, dient het woord «ambtenaren» te worden vervangen door: personen. Met name in verband met de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag voor het geven van verkeersaanwijzingen en verkeersinformatie werd het vóór de totstandkoming van de SVW noodzakelijk geacht slechts ambtenaren als bevoegde autoriteit aan te wijzen. Artikel 9 van de SVW en de daarop gebaseerde uitvoeringsbepalingen regelen thans echter de bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen en verkeersinformatie. De regeling van artikel 9 SVW gaat er hierbij vanuit dat de bevoegdheid aan «personen» kan worden toegekend. De noodzakelijke kwaliteit van deze personen wordt verzekerd door de bedoelde uitvoeringsbepalingen. Voor wat betreft de uitvoering van het BPR is het derhalve thans mogelijk dat, ingeval bijvoorbeeld de bediening van een brug of sluis in particulier beheer wordt uitbesteed, andere personen dan ambtenaren voor het geven van verkeersaanwijzingen of verkeersinformatie worden aangevoerd.

H. De wijziging van artikel 5, tweede lid, is noodzakelijk, zowel door de introductie van de nieuwe artikelen 1.10 en 7.02, derde lid, van het BPR (zie artikel II, onderdelen G en Y) als door de wijziging van artikel 1.19 bij het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

I. De wijziging is het gevolg van het laten vervallen van artikel 6 van dit besluit en van de Bekendmakingswet (Stb. 1988, 18).

J. Artikel 7a dat de strafbaarstelling van de daarvoor in aanmerking komende artikelen van het BPR bevat is gewijzigd in verband met de wijzigingen en aanvullingen die in het BPR zijn aangebracht.

Hierbij wordt opgemerkt dat als gevolg van de hiervoor genoemde toevoeging van artikel 2, derde lid, de daar bedoelde strafbepalingen van het BPR zich thans ook uitstrekken tot het deelnemen met kleine schepen (recreatievaart) op de tot de conventionele Rijn behorende wateren.

ARTIKEL II

Dit artikel stelt onder de punten A tot en met AA de verschillende wijzigingen en aanvullingen vast die in deel I en in de bijlagen 3 en 7 van het BPR worden aangebracht.

In dit verband wijst de ondergetekende er op dat, hoewel na deze zesde wijziging van het BPR dit reglement reeds in aanzienlijke mate ten opzichte van de oorspronkelijke versie van 1983 is veranderd, thans nog niet de bepaling is opgenomen dat de tekst van het BPR in zijn huidige stand door de Minister van Justitie in het Staatsblad wordt geplaatst.

Zowel in het kader van het vaststellen van de nodige uitvoeringsregelingen van de SVW als in verband met enkele evaluaties van de geldende BPR-bepalingen is thans reeds met zekerheid te stellen dat het BPR in de komende periode nog nader zal moeten worden gewijzigd. De ondergetekende acht het echter niet wenselijk om voor het aanbrengen van de onderhavige wijzigingen hierop te wachten. Zij is van mening dat zich na het gereedkomen van de bedoelde nadere wijzigingen een geschikt moment voordoet voor een plaatsing in het Staatsblad van de integrale tekst.

Toelichting bij de te wijzigen of toe te voegen artikelen van deel I en de te wijzigen bijlagen 3 en 7 van het Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 1.01, onderdeel b

Het betreft hier een verduidelijking van de reeds bestaande tekst. Door het criterium van feitelijk gebruik zou de uitzondering ook op normale motorschepen betrekking kunnen hebben. De voorgestane wijziging zorgt ervoor dat wordt bedoeld op motoren die niet anders kunnen worden gebruikt dan ter verbetering van de bestuurbaarheid.

Artikel 1.01, onderdeel b1

Op zeilschepen kunnen ook andere motoren, dan die welke voor de voortbeweging dienen, voorkomen. Met de betreffende wijziging wordt voorkomen dat een zeilschip dat zijn dekwas pomp gebruikt kan worden aangemerkt als motorschip.

Artikel 1.01, onderdeel ij (nieuw)

Toegevoegd wordt de definitie voor de zeilplank, welke reeds was opgenomen in het Bijzonder reglement kleine vaartuigen. Naast de definitie worden de bepalingen uit dat bijzondere reglement eveneens in dit wijzigingsbesluit opgenomen. Zie de artikelen 9.04 en 9.05 (artikel III). De toevoeging van de definitie komt de uniformiteit ten goede en zal dan ook op alle vaarwegen hetzelfde zijn. Tot nu toe was de definitie van de zeilplank uitsluitend van toepassing op Rijksvaarwegen.

Artikel 1.01, onderdeel z (nieuw)

In het geldende BPR wordt op diverse plaatsen het begrip «schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat» gebezigd zonder dat het begrip wordt gedefinieerd. Bewust was hierbij afgezien van het in het BPR gebruiken en definiëren van het begrip «zeeschip» omdat hiertoe niet kon worden aangesloten bij de definities die van dit begrip in verschillende andere wettelijke regelingen zijn voorzien. Bij het opstellen van een definitie uitsluitend voor de verkeersdeelname op de binnenwateren doen zich voorts verschillende problemen voor als gevolg van de zeer diverse feitelijke situaties die zich kunnen voordoen. Gekozen werd daarom voor een begrip dat deze feitelijke weergeeft. De interpretatie van het begrip bleek echter in de praktijk wel tot vragen aanleiding te geven, en wel in hoofdzaak de vraag hoe letterlijk het woord «rechtstreeks» diende te worden opgevat. In artikel 1a van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II was in verband met een zoveel mogelijk op de praktijk gerichte toepassing van het reglement reeds verduidelijkt dat het aandoen van een of meer havens of nevenvaarwegen geen invloed op het criterium voor het «rechtstreeks van of naar zee» diende te hebben.

In de thans geformuleerde begripsbepaling wordt een interpretatie van het begrip in die zin vastgelegd dat het, naast de feitelijke van het inderdaad van of naar zee varen, slechts betekenis heeft op de zeescheepvaartwegen zoals deze in artikel 10.01 worden omschreven.

Artikel 1.09, eerste en vierde lid

In dit artikel wordt het woord «varen» geïntroduceerd. Het betreft hier dan ook het daadwerkelijke varen met een schip zoals bedoeld in de begripsbepaling van artikel 1.01, onderdeel m. Onder deelnemen aan de scheepvaart wordt, zoals de SVW aangeeft, zowel het stilliggen als het varen begrepen. Dit kan tot verwarring leiden daar waar het uitsluitend om varen gaat en is daarom ongewenst.

Artikel 1.09, derde lid

Dit artikel wordt in overeenstemming gebracht met artikel 1.09, derde en vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement 1983 zoals dit door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gewijzigd krachtens artikel 1.22, derde lid, RPR (protocol 1986-II-27). Verwacht wordt dat deze wijziging binnenkort definitief in het RPR zal worden aangebracht. De wijziging is inmiddels ook in het CEVNI aangebracht (TRANS/SC3/115/Add.1). Met de wijziging van dit artikel wordt aangegeven op welke wijze het ontbreken van een vrij uitzicht kan worden gecompenseerd, namelijk met optische hulpmiddelen. Zowel de radar als een video-camera kunnen echter niet als optisch hulpmiddel worden aangemerkt, aangezien een dergelijk hulpmiddel een duidelijk en onvertekend beeld moet verschaffen; dit kan bijv. door een stelsel van spiegels worden bereikt. Als het optisch hulpmiddel ontbreekt of als dat hulpmiddel door omstandigheden niet voldoende is moet gebruik gemaakt worden van een uitkijk.

Artikel 1.10 (nieuw)

Een artikel «Scheepsbescheiden» wordt opgenomen overeenkomstig dat in het RPR. In dit artikel wordt voorgeschreven het verplicht aan boord hebben van bepaalde scheepsbescheiden, alsmede de verplichting die bescheiden steeds op verzoek van de controle-ambtenaren ter inzage af te geven. Controle van verschillende bepalingen van het BPR is niet goed mogelijk wanneer deze verplichting niet in het BPR zelf is geregeld.

In vergelijking met het RPR wordt thans overigens ten aanzien van een aanzienlijk geringer aantal documenten dan in dat reglement het geval is de verplichting tot het meevoeren aan boord vastgesteld. Het betreft de meetbrief van het schip, de bescheiden vereist door het ADNR, het

betreffende vaarbewijs, het radardiploma, de handleiding voor de marifonie en de machtiging voor de marifooninstallatie. Ten aanzien van deze bescheiden kan immers worden gesteld dat zij een directe relatie tot de veilige deelname aan het scheepvaartverkeer hebben.

Niet onder de aan boord mee te voeren bescheiden worden overigens genoemd de (bijgewerkte) nautische kaarten van de te bevaren vaarweg. Hoewel het belang hierover te beschikken met name voor de zg. ruime wateren evident geacht wordt, kan worden gesteld dat de verantwoordelijkheid hiertoe reeds krachtens het geldende reglement op de schipper rust. Dit is immers een vanzelfsprekend element van de goede zeemannschap naar welke beginselen de schipper zich krachtens artikel 1.04 dient te richten. Een goede beoordeling van elk vaarwater is immers afhankelijk van de ervaring en de opleiding van de schipper, mede blijkend uit zijn vaarbewijs of Rijnpatent, die op grond daarvan tevens een juist gebruik van kaarten, en zo nodig ook van het kompas en andere nautische hulpmiddelen, dient te maken. Het afzonderlijk voorschrijven van kaartmateriaal, gidsen e.d. zou derhalve een doublure vormen.

Artikel 3.01, eerste en tweede lid

In de huidige redactie van artikel 3.01 was het niet geheel duidelijk welke artikelen des daags en des nachts ook van toepassing zijn op varende dan wel stilliggende drijvende voorwerpen en drijvende inrichtingen. Met de voorgestelde redactie van het eerste en het tweede lid wordt beoogd aan alle eventuele onduidelijkheden een eind te maken.

Artikel 3.01, zesde lid

De werking van dit artikel wordt uitgebreid tot de situatie waarin een schip moet wachten voor een beweegbare brug. Hiermede wordt bereikt dat in dat geval hetzelfde geldt als voor een voor een sluis liggend schip. Een en ander sluit aan bij de praktijk.

Artikel 3.02, tweede, derde en vierde lid (nieuw)

Met de toegevoegde nieuwe bepalingen in dit artikel wordt beoogd een overeenkomstige regeling voor de BPR-wateren vast te stellen als door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart krachtens artikel 1.22, derde lid, RPR voor de Rijn is vastgesteld (protocol 1990-I-17). De betreffende regeling in het RPR is op 1 januari 1991 van kracht geworden te zamen met de Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart (protocol 1990-I-16)(zie het Besluit typegoedkeuring navigatielantaarns Rijnvaart 1990, Stb. 1990, 611).

Voor de BPR-wateren zullen overeenkomstige voorschriften ter uitvoering van artikel 1.01, onderdelen p en q, BPR worden vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat (artikel 4, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement).

Naast artikel 1.01, onderdelen p en q, is de onderhavige regeling nodig omdat anders de bewijslast ten aanzien van het voldoen van navigatielantaarns aan de betreffende, zeer technische, voorschriften op de opsporingsambtenaren cq. het openbaar ministerie zou komen te rusten. Door de onderhavige regeling van artikel 3.02, tweede tot en met vierde lid, kan de handhaving van deze voorschriften geschieden door de controle van de goedkeuringsmerken waarmede de op een schip aanwezige navigatielantaarns en lichtbronnen dienen te zijn voorzien.

Artikel 3.20, derde lid

De eis dat het ankerlicht op de duwboot tenminste 2 m lager moet worden gevoerd dan de lichten op de duwbakken, terwijl het toch voor de overige vaart zichtbaar moet zijn, zou betekenen dat de duwbakken masten van ongeveer 11 m lengte zouden moeten hebben. Dit is in de

praktijk onuitvoerbaar. De wens om met het verschil in hoogte van de ankerlichten het trekkend anker aan te geven zal in de praktijk voor duwstellen niet van groot belang zijn. Wanneer duwstellen (langer dan 110 m of breder dan 12 m) ankeren zullen zij zowel van het voor- als het achterschip ankers moeten uitbrengen. Voorts behoeven thans op de duwbakken (te denken aan zesbakduwstellen en duwstellen met zeeschipbakken) in totaal niet meer dan vier lichten te worden gevoerd mits de contouren van het duwstel goed kunnen worden onderkend. Deze wijzigingen zijn ook in het CEVNI aangebracht (doc. TRANS/SC3/115/Add.2).

Artikel 3.28, eerste lid

Met deze wijziging is de bestaande tekst in overeenstemming gebracht met hetgeen reeds in de toelichting in Stb. 1983, 682, was uiteengezet. Het is in feite niet het anker zelf, maar de daaraan verbonden kabels of kettingen die het gevaar vormen. Ten behoeve van een eenvoudiger interpretatie van de bepaling is zulks thans in de redactie van het artikel tot uitdrukking gebracht.

Artikel 3.29, derde lid

Deze wijziging is een gevolg van het vervallen van artikel 3.29, vierde lid, waarin de zg. sleepvlag werd voorgeschreven voor de gesleepte lengten die zich tussen de sleepboot en de laatste lengte van een sleep bevonden. In verband hiermede dient de redactie van het derde lid zodanig te worden aangepast dat dit lid van toepassing wordt, in plaats van op de laatste lengte, op iedere lengte in de sleep.

Artikel 3.29, vierde lid (oud)

In het herziene CEVNI (doc. TRANS/SC3/115) is de sleepvlag reeds afgeschaft. Slepen van meerdere lengtes komen nog nauwelijks voor, terwijl in de moderne praktijk voorts niet langer op lange sleeptrossen wordt gesleept hetgeen de ratio was voor het apart kunnen onderkennen van de laatste lengte. Bovendien is het ook in vergelijking met de lichten logischer dat uitsluitend gele bollen worden gevoerd.

De overige leden moeten in verband hiermede worden vernummerd. In verband met deze wijziging worden in de bijlage 3 tevens de afbeeldingen 6, 7, 8, 83, 84 en 85 aangepast.

Artikel 3.30, opschrift en eerste volzin

Deze wijziging is het gevolg van de aanpassing van de definitie van een zeilschip, bedoeld in artikel 1.01, onderdeel b1.

Artikel 5.02, derde lid, onderdeel a

Deze wijziging is een gevolg van het bepaalde in de Bekendmakingswet.

Artikel 5.08

In het opschrift van artikel 5.08, alsmede in het eerste en het tweede lid van dat artikel wordt het woord voorschriften vervangen door «bekendmakingen» en tevens is de redactie van het tweede lid aangepast. Deze wijziging is een uitvloeisel van de terminologie van artikel 4, eerste lid, onderdeel c, van de Scheepvaartverkeerswet.

Artikel 6.21c, derde lid

Als gevolg van het vervallen van de sleepvlag (zie het vervallen van artikel 3.29, vierde lid, en de wijziging van artikel 3.29, derde lid) kunnen de in de onderhavige bepaling voorgeschreven seinen niet meer met bedoelde vlag worden gegeven. Voortaan dienen deze met de gele bol te worden gegeven.

Artikel 6.31, derde lid

Met de voorgestelde tekst wordt bereikt dat, wat in havens stilliggende schepen betreft, enerzijds geen verplichting bestaat tot het geven van klokslagen (ingevolge het eerste en het tweede lid) in die gedeelten waar gewoonlijk schepen stilliggen. Hierbij wordt gedacht aan het liggen langs de zijden van of achter in een haven dan wel in een vluchthaven, zulks onverschillig of de gedeelten al dan niet als vaarwater kunnen worden beschouwd. Anderzijds geldt de verplichting tot het geven van klokslagen wel in een gedeelte van een haven hetwelk tot de doorgang dient voor schepen die van de mond van de haven naar hun ligplaats of van daar naar de mond varen. Zodanig als doorgang dienende gedeelten bevinden zich vooral in de grotere havens, m.n. in de grotere zeehavens. De zinsnede «een gedeelte van een haven waar gewoonlijk schepen stilliggen» behoort ruim te worden uitgelegd teneinde zoveel mogelijk schepen vrij te stellen van de verplichting klokslagen te geven.

Artikel 7.01, vierde lid (nieuw)

De toevoeging van dit lid aan artikel 7.01 heeft tot doel te voorkomen dat een stilliggend schip zodanig gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbewegen, waaronder begrepen boegschroeven e.d., dat daardoor schade wordt veroorzaakt aan de verschillende vermelde belangen. Met name schepen die een reparatie aan hun motoren hebben gehad zijn nogal eens geneigd om gedurende een bepaalde tijd proef te draaien. Met dit proefdraaien wordt een zodanige waterbeweging veroorzaakt dat in sommige omstandigheden de overige scheepvaart daarvan ernstige hinder ondervindt, dan wel dat er schade aan de oevers of kunstwerken ontstaat. In dergelijke gevallen is het daarom redelijk dat hierover eerst contact met de bevoegde autoriteit wordt opgenomen. Deze kan dan zo nodig voorwaarden stellen teneinde deze hinder of schade te voorkomen.

Terwijl voor het voorkomen van hinder aan andere schepen in feite geen nieuwe bepaling naast artikel 1.04 (goede zeemanschap) nodig zou zijn, kan niet met zekerheid worden gesteld dat het voorkomen van schade aan oevers en kunstwerken onder dat artikel kan vallen, zodat in deze toch niet van een doublure sprake is.

Voorts komt een dergelijk voorschrift noch in het CEVNI noch in het RPR voor, zodat het niet in het uniforme Europese stelsel van verkeersregels voor de binnenwateren lijkt te passen. Het betreft hier echter het regelen van situaties die specifiek zijn voor de Nederlandse havengebieden waar met name ook veel zeeschepen worden gerepareerd waarbij de behoefte aan proefdraaien aan de orde komt.

Artikel 7.02, derde lid (nieuw)

Dit nieuwe voorschrift behelst een meldingsplicht aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit in het geval dat een schip noodgedwongen ligplaats moet nemen op een gedeelte van de vaarweg waar zulks verboden is. De schipper dient zich in het bedoelde geval onverwijld te melden teneinde de bevoegde autoriteit ter plaatse in de gelegenheid te stellen maatregelen te nemen om gevaar voor de overige scheepvaart zo veel mogelijk te beperken. Met name in druk bevaren wateren is er behoefte aan een dergelijke verplichting. Dit laat onverlet dat in het onderhavige geval de schipper ook reeds zelf uit hoofde van artikel 1.04 alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt zijn geboden.

Bijlage 3

De noodzaak tot wijziging van een aantal afbeeldingen in deze bijlage is een gevolg van het verdwijnen van de zg. sleepvlag. Zie artikel II, onderdelen M en N.

Het nieuwe verbodsteken A.18 dient een rol te gaan spelen in het systeem van de regeling voor het varen met snelle motorboten als vervat in het Vijfde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement en, voor wat betreft de wateren onder beheer van het Rijk, in de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1992 (Stcrt. 55).

Dit nieuwe verbodsteken is in het Europese CEVNI ingevoegd bij de resolutie no. 26 van de Hoofdwerggroep voor het vervoer over de binnenwateren van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties (doc. TRANS/SC3/115 Add. 1).

ARTIKEL III

Dit artikel betreft het vervangen van het voorlopige deel II van het BPR door een nieuw deel II waarin het stelsel van decimale nummering van deel I wordt voortgezet. Deel II bevat aldus de nieuwe hoofdstukken 9 tot en met 13, terwijl hieraan de nieuwe bijlagen 12, 13, 14, 15, 16 en 17 worden verbonden. De gezamenlijke regeling van deze hoofdstukken en bijlagen vervangt de bij artikel IV in te trekken reglementen.

Toelichting bij de artikelen van het nieuwe deel II van het Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 9.01

Het nieuwe hoofdstuk 9 is van toepassing op alle vaarwegen onder beheer van het Rijk waarop het BPR van toepassing is en zoals deze omschreven zijn in artikel 2, eerste en tweede lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De artikelen 9.04 en 9.05 zijn tevens van toepassing op de tot de conventionele Rijn behorende vaarwegen. Dit wordt bepaald in het bij het onderhavige wijzigingsbesluit toegevoegde artikel 2, derde lid, van het Vaststellingsbesluit.

Hoofdstuk 9 vervangt hiermede een groot deel van de materie die tot dusver geregeld was in het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen en in de diverse bijzondere reglementen voor de wateren onder beheer van het Rijk.

Artikel 9.02

Tot de belangrijkste elementen die voorheen in de bijzondere reglementen werden geregeld behoort het vaststellen voor de betreffende vaarwegen en kunstwerken van de grootste toegelaten lengte, breedte en diepgang. Deze normen worden voor de vaarwegen onder beheer van het Rijk thans opgenomen in één tabel die omwille van een zo groot mogelijke toegankelijkheid in een nieuwe bijlage (13) bij het BPR wordt opgenomen. Voor wat betreft het vaststellen van maximum snelheden, ook een belangrijk element van de oude bijzondere reglementen, wordt er van uitgegaan dat zulks voortaan door middel van verkeerstekens (teken B.6 van bijlage 7, al dan niet met specificaties op een onderbord) zal geschieden dan wel, voor de gevallen waarin verkeerstekens niet doelmatig zouden zijn, door middel van bekendmakingen in de plaats van het betreffende verkeersteken. Het onderhavige artikel voorziet derhalve niet in regeling daarvan.

In het tweede lid is een regeling opgenomen voor de mogelijkheid van ontheffingverlening van de krachtens het eerste lid gestelde normen. De bevoegde autoriteit wordt krachtens artikel 5 van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement voor wat betreft de vaarwegen onder beheer van het Rijk door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen. Voor de uitvoering van het onderhavige artikel zal over het algemeen de beheerder van de betreffende vaarweg worden aangewezen.

Artikel 9.03

De bedoeling van het eerste lid is om de regeling van het ligplaats nemen op de Rijksvaarwegen zowel voor de beheerders als voor de verkeersdeelnemers zoveel mogelijk te vereenvoudigen. Bij het regelen hiervan zal in beginsel van het stelsel van verkeerstekens van de bijlage 7 worden uitgegaan. Op een vaarweg waar het ligplaats nemen over het algemeen kan worden toegestaan zal een plaatselijk ligplaatsverbod bij voorkeur door een van de tekens A.5 tot en met A.7 worden aangegeven. Op de vaarwegen daarentegen waar de mogelijkheden voor het ligplaats nemen beperkt zijn zou, indien uitsluitend met verkeerstekens zou worden gewerkt, een relatief groot aantal verbodsborden nodig zijn hetgeen onwenselijk wordt geacht. Op dergelijke vaarwegen verdient het de voorkeur om in het reglement een algemeen ligplaatsverbod op te nemen dat dan, op de plaatsen waar het ligplaats nemen al dan niet onder bepaalde voorwaarden kan worden toegestaan, kan worden opgeheven door het plaatsen van een der tekens E.5 tot en met E.7.1. Het vierde lid bevat voor bepaalde vaarwegen een uitzondering ten behoeve van kleine schepen.

Voor een aantal Rijksvaarwegen komt deze nieuwe regeling ook in de plaats van het oude artikel 8, eerste lid, van het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen dat op die vaarwegen, tenzij met vergunning of op uitdrukkelijk bevel van een bevoegde ambtenaar, het ligplaatsnemen elders dan op de daartoe bestemde aanlegplaatsen verbodt. In de oude situatie behoefde derhalve op dergelijke aanlegplaatsen geen verkeersteken, waarbij het ligplaatsnemen wordt toegestaan, te worden geplaatst. In de nieuwe situatie zal door het plaatsen van een der tekens E.5 tot en met E.7.1, al dan niet met een onderbord teneinde de ligplaats voor een bepaalde categorie te reserveren, te worden verzekerd dat, voor wat betreft het beschikken over voldoende ligplaatsmogelijkheden, de situatie voor de verkeersdeelnemers op die vaarwegen niet ongunstiger wordt.

De nieuwe bijlage 14, onder a, vermeldt thans de vaarwegen waar het ligplaats nemen in algemene zin wordt verboden.

De nieuwe bijlage 14, onder b, vermeldt een aantal van de in het eerste lid bedoelde vaarwegen waar voor kleine schepen die stilliggen, zonder dat daardoor voor de doorgaande vaart een gevaar kan ontstaan, het algemene ligplaatsverbod niet van toepassing is.

Het tweede lid betreft een beperking van de mogelijkheden van het bezetten van een op zich toegelaten ligplaats in het belang van een optimaal beheer van ligplaatsen. Hierdoor wordt voorkomen dat de gebruiksmogelijkheden van de ligplaatsen voor de normale scheepvaart teloorgaan door een gebruik daarvan voor activiteiten waarvoor zij niet zijn bedoeld. Een vergelijkbare regeling kwam reeds voor in de artikelen 7 en 8 van de Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland (Stb. 1987, 373).

Met de komst van de zesbaksduwstellen op bepaalde vaarwegen is de wens ontstaan om dergelijke eenheden op die vaarwegen te kunnen formeren dan wel te ontkoppelen. Op bepaalde delen van die vaarwegen kan dit, aangezien het hierbij om grote afmetingen gaat, tot problemen leiden. In verband daarmee wordt het samenstellen of ontkoppelen slechts toegestaan op de door de bevoegde autoriteit aangewezen plaatsen. Een overeenkomstige bepaling was opgenomen in de Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland, welk reglement thans wordt ingetrokken. Het derde lid van het onderhavige artikel regelt thans deze materie.

Evenals ten aanzien van artikel 9.02 (zie de toelichting bij het tweede lid daarvan) wordt in het vijfde lid in een ontheffingsregeling voor wat betreft de op grond van het eerste lid ingestelde ligplaatsverboden voorzien.

Artikel 9.04

Dit artikel vervangt de regeling van de artikelen 2 en 3 van het Bijzonder reglement kleine vaartuigen.

Naar aanleiding van de ervaringen met deze regeling in de praktijk is de formulering aangepast.

De bepaling in het tweede lid dat kleine schepen op de in de bijlage 15 genoemde vaarwegen zoveel mogelijk de stuurboordszijde van het vaarwater moet houden heeft in de praktijk tot relatief veel interpretatievragen geleid. Toch wordt deze formulering in hoofdzaak niet gewijzigd omdat aldus in de meest ruime bewoordingen wordt duidelijk gemaakt dat op het aan stuurboord varen in verband met de veiligheid uitzonderingen zijn toegestaan. Het zoveel mogelijk aan de stuurboordszijde van het vaarwater varen is aldus slechts de hoofdregel. De geoorlooftheid voor de betreffende kleine schepen om op die vaarwegen toch voor kortere of langere tijd de stuurboordszijde te verlaten dan wel aan de bakboordszijde te varen zal met name afhangen van de verkeersdichtheid en de koers van de in de buurt zijnde beroepsvaart. Met name op de rivieren zullen deze kleine schepen de wal die zij het beste kunnen aanhouden bij voorbeeld dienen te laten afhangen van de wijze van varen met het blauwe bord en het witte flikkerlicht door de beroepsvaart. Op de relatief smalle Geldersche IJssel is het stuurboordswal varen voor kleine schepen om die reden in het geheel niet verplicht gesteld. In bepaalde en minder drukke situaties zal de goede zeemanschap zelfs kunnen meebrengen dat deze kleine schepen voor kortere tijd naar het midden van het vaarwater uitwijken indien aldus veelvuldig oversteken kan worden voorkomen. Het aanhouden van de bakboordswal kan voorts bijvoorbeeld zinvol zijn na het uitvaren van een haven of een nevenvaarweg, dan wel na verlaten van een ligplaats aan die zijde van de vaarweg wanneer die vaarweg slechts over een korte afstand moet worden gevolgd dan wel de verkeersintensiteit het oversteken niet spoedig toelaat.

In plaats van een wat verschillende regeling voor twee groepen van vaarwegen geldt de herziene regeling nu op uniforme wijze voor alle, in de nieuwe bijlage 15 vermelde, vaarwegen.

Het vierde lid bevat een nieuwe bepaling voor alle zeescheepvaartwegen en een aantal ruime wateren in Zuidwest-Nederland waar het noodzakelijk wordt geacht dat kleine schepen bij slecht zicht een goed functionerende radarreflektor voeren. Met name op de radar van zeeschepen vallen kleine schepen bij een relatief sterke golfbeweging minder goed op.

Artikel 9.05

Dit artikel vervangt de regeling van artikel 4 van het Bijzonder reglement kleine vaartuigen.

De desbetreffende vaarwegen zijn opgenomen in de nieuwe bijlage 16. Gezien de regeling van art. 9.04, eerste lid, is het uiteraard ook op de in de bijlage 15 genoemde vaarwegen verboden met een zeilplank te varen.

De uitzondering van het verbod om op de bedoelde (thans in de bijlage 16 opgenomen) vaarwegen met een zeilplank te varen, het zonder de scheepvaart te hinderen op de snelst mogelijke manier oversteken, is echter vervallen, aangezien in de praktijk van deze uitzondering veel misbruik werd gemaakt.

Artikel 9.06

In dit artikel zijn opgenomen de bijzondere eisen die de goede manoeuvreerbaarheid van duwstellen en samenstellen moeten garanderen. Het betreft in de eerste plaats vaarwegen (bijlage 17, onder a) waar met zesbaksduwstellen mag worden gevaren. Dit zijn de op de conventionele Rijn aansluitende vaarwegen (op de route Rotterdam – Duitsland). In het eerste lid zijn de voorwaarden vermeld waaronder

zesbaks-duwvaart op dit traject mag plaats vinden. Deze voorwaarden komen overeen met die gesteld in artikel 2, eerste lid, onderdelen o en p, met de daarbij behorende noten, van de Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland en die in artikel 11.02, vijfde lid, van het RPR.

Het tweede lid regelt de manoeuvreerbaarheid van duwstellen, waarvan de lengte groter is dan 110 m, op de vaarwegen bedoeld in de bijlage 17, onder b. Dit betreft een aantal Zeeuwse wateren waar met name sterke zijwind de manoeuvreerbaarheid van lege duwstellen met een grote lengte nadelig kan beïnvloeden. Volgens de thans ter beschikking staande gegevens zal over het algemeen bij een windkracht van 6 Beaufort of meer het vervullen van één der in dit lid vermelde extra eisen een voldoende manoeuvreerbaarheid van de onderhavige duwstellen verzekeren.

Deze regeling bevat elementen van artikel 3, derde lid, van de Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest-Nederland en is tevens in overeenstemming gebracht met de regeling van het eerste lid.

Het derde lid regelt de manoeuvreerbaarheid van schepen en samenstellen waarvan de lengte groter is dan 90 m op de vaarwegen bedoeld in de bijlage 17, onder c. Om deze betrekkelijk smalle vaarwegen veilig te kunnen bevaren zijn de in dit lid vermelde voorwaarden opgenomen.

In het vierde lid is een bepaling opgenomen voor een schip dat is voorzien van een boegschroef en bijvoorbeeld een duwbak voortbeweegt die niet is voorzien van kopbesturing. Een dergelijk samenstel zou volgens het tweede en derde lid niet op de in de bijlage 17, onder b en c, genoemde vaarwegen mogen varen, terwijl de manoeuvreerbaarheid in een dergelijk geval wel gewaarborgd is.

In dit artikel wordt voor de betrokken schepen en samenstellen onder meer «een kopbesturing van voldoende effectief vermogen» verplicht gesteld. Deze formulering wijkt enigszins af van die in de bestaande regelingen. Hiermede wordt een verder deregulerend effect beoogd. In de bestaande reglementen wordt zowel de term «passieve kopbesturing» als de term «actieve kopbesturing» gebruikt. Onder de eerste wordt een stelsel van een of meer boegroeren verstaan terwijl met de tweede een systeem van onder andere boegschroeven wordt aangeduid. Het nut van de verschillende systemen is hierbij afhankelijk van de situatie waarin het schip of het samenstel zich bevindt. Boegroeren hebben vooral effect tijdens de vaart, terwijl een boegschroef voornamelijk de manoeuvreerbaarheid tijdens aan- en afmeermanoeuvres en tijdens het doorvaren van bruggen en sluizen ten goede komt.

Gezien het grote aantal gevallen dat zich op de vaarwegen, waarop dit artikel van toepassing is, kan voordoen wordt het beter geacht om aan de schipper van het betreffende schip of samenstel de verantwoordelijkheid te laten om te beslissen over welke kopbesturing hij voor een bepaald traject dient te beschikken. Slechts in het geval dat bij zesbaks-duwstellen en duwstellen met een lengte van meer dan 110 m boegroeren worden toegepast is een norm voor de effectiviteit daarvan gegeven die is ontleend aan de regeling in het RPR.

Artikel 10.01

Het nieuwe hoofdstuk 10, dat de bijzondere bepalingen voor de zeescheepvaartwegen bevat, komt in belangrijke mate overeen met hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II. Het toepassingsgebied van het nieuwe hoofdstuk als omschreven in het onderhavige artikel is gelijk aan dat van artikel 1 van het oude hoofdstuk.

Artikel 10.02

In artikel 2 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II was een regeling voorzien voor het vaststellen van de normen van diepgang of lengte dan wel van andere eigenschappen waardoor zeeschepen op bepaalde

zeescheepvaartwegen aan een bepaald gedeelte van het vaarwater zijn gebonden. Deze regeling werd door de Minister van Verkeer en Waterstaat krachtens artikel 4, zevende lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement vastgesteld (zie de regeling van 28 februari 1984, Stcrt. 50, gewijzigd bij de regeling van 19 november 1990, Stcrt. 234).

In het nieuwe artikel 10.02 wordt deze regeling in zoverre gepreciseerd dat niet langer van de bedoelde «andere eigenschappen» noch van het «anderszins» beperkt zijn in de manoeuvreerbaarheid wordt gesproken.

De onderhavige bijzondere signalering voor beperkt manoeuvreerbare schepen is ontleend aan Voorschrift 28 van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51)(Stb. 1989, 502), dat de betreffende signalering alleen toestaat voor schepen die op grond van hun diepgang op een bepaalde plaats bezwaarlijk kunnen uitwijken. De uitbreiding van het criterium van de diepgang met dat van de lengte, zoals in 1983 is geschied, is voor de situatie op de binnenwateren redelijk in verband met de bochtigheid van de vaargeulen zoals die aldaar voorkomen. Andere eigenschappen die het manoeuvreren met de betreffende zeeschepen zouden kunnen beïnvloeden worden naar huidig inzicht voor het voeren van de lichten en het dagteken van artikel 10.03 niet relevant geacht.

Eenzijds dient het onderscheid ten opzichte van andere bijzondere categorieën schepen, zoals die bedoeld in de artikelen 3.49, 3.50, 3.51 en 3.53 van het BPR, in stand te blijven. En voorts wordt het mede gezien de oorspronkelijke betekenis van de signalering als bedoeld in genoemd Voorschrift 28 juist geacht om hiermede uitsluitend een beperkte manoeuvreerbaarheid in verband met de infrastructurale gesteldheid van de vaarweg aan te geven. Hiermede is tevens in overeenstemming dat aan de onderhavige schepen bij uitzondering een bepaalde voorrang (artikel 10.08) wordt toegekend.

De onderhavige bepaling maakt voorts een gedifferentieerde regeling voor de onderscheidene vaarwegen mogelijk waarbij de betreffende categorie zelf nader kan worden omschreven en waarbij voorts de nodige nadere voorschriften kunnen worden gesteld. Eén van de extra eisen aan de onderhavige beperkt manoeuvreerbare schepen bevat reeds artikel 10.03. In verband met deze categorie schepen zijn voorts de bijzondere voorraangsregels van artikel 10.08 opgenomen.

Het eerste lid van artikel 10.02 spreekt voorts niet van «vaarwater» zoals de oude bepaling maar prefereert «vaarweg». Aldus past de redactie beter bij de situatie waarvoor de regeling is bedoeld, nl. die waar in een vaarweg een vaargeul is gelegen, met als gevolg het voorkomen van meerdere vaarwaters binnen één vaarweg.

Het tweede lid bepaalt de onderwerpen die in bedoelde nadere voorschriften regeling kunnen vinden.

In verband met de regeling van dit artikel is tevens artikel 4, eerste, derde en vijfde lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement aangepast en komt het zevende lid van dat artikel te vervallen.

Artikel 10.03

Dit artikel komt in hoofdzaak overeen met artikel 2 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II. In verband met de nieuwe regeling van artikel 10.02 is de redactie echter aangepast.

Artikel 10.04

Dit artikel komt overeen met artikel 3 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II. In de nieuwe regeling worden de gevaarlijke stoffen, bij het vervoer waarvan de in het artikel voorgeschreven tekens dienen te worden gevoerd, echter niet in een besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen maar in een nieuwe bijlage 12 bij het BPR zelf opgenomen. Aldus wordt de overzichtelijkheid van de regeling gediend.

Artikel 10.05

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Artikel 10.06

Dit artikel komt overeen met artikel 5 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Artikel 10.07

Deze nieuwe bepaling regelt de meld- en uitluisterplicht van schepen op de zeescheepvaartwegen en is een uitvoering van artikel 4, eerste en derde lid, van de SVW. Deze meld- en uitluisterplicht omvat een communicatieverplichting.

De wijze van melden en de te verstrekken gegevens zullen worden uitgewerkt in een regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hiertoe is tevens artikel 4, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement aangepast (artikel I, onderdeel B).

De tekst van artikel 4, derde lid, van de SVW zal overigens nog wel explicieter op de meldplicht en de daarmee samenhangende verdere verplichtingen worden toegesneden (Zie omtrent deze meldplicht ook: Kamerstukken II 1990/91, 21 210, nr. 9).

Artikel 10.08

Het eerste lid van dit artikel komt gedeeltelijk overeen met artikel 10, eerste lid, van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II, maar completeert de regeling van dat artikel. Daarin was verzuimd te voorzien in de afbakening tussen de verplichting van andere schepen, om aan beperkt manoeuvreerbare schepen de nodige ruimte te laten, en de gewone vaarregels van hoofdstuk 6. Hierdoor kon onzekerheid ontstaan of deze verplichting dan wel die vaarregels toepassing vonden. Dit verzuim viel temeer op, nu in de afbakening tussen de gelijklopende verplichting van kleine schepen, aan 'grote' schepen de nodige ruimte te laten, en de gewone vaarregels wél werd voorzien in artikel 6.02, tweede lid.

Het tweede lid is nodig omdat het eerste lid niet de in artikel 6.09, tweede lid, vermelde verplichtingen dekt van een beperkt manoeuvreerbaar schip dat wordt opgelopen door een ander schip.

Het derde lid komt overeen met artikel 11 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Het vierde lid komt overeen met artikel 10, tweede lid, van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Artikel 10.09

Dit artikel komt overeen met artikel 12 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Artikel 10.10

Dit artikel komt overeen met artikel 13 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II.

Artikel 11.01

Het nieuwe hoofdstuk 11 (artikel 11.01), dat de bijzondere bepalingen voor de boventoeleidingskanalen op de Maas bevat, komt overeen met hoofdstuk 3 (artikel 1) van het voorlopige deel II.

Artikel 12.01

Het nieuwe hoofdstuk 12, dat de bijzondere bepalingen voor de in beheer bij het Rijk zijnde havens langs de Westerschelde bevat, komt in belangrijke mate overeen met hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II. Het toepassingsgebied van het nieuwe hoofdstuk als omschreven in het onderhavige artikel is gelijk aan dat omschreven in artikel 1 van het oude hoofdstuk.

Artikel 12.02

Dit artikel komt in beginsel overeen met artikel 2 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II maar de redactie is ten opzichte van dat artikel aangepast.

Het eerste lid van het oude artikel vormde een taalkundig onleesbare bepaling. Dit is in het nieuwe artikel verholpen door het overbrengen van de materie van het oude eerste lid, onderdeel b, naar een apart lid (het vierde lid van het onderhavige artikel).

Het tweede lid komt overeen met het tweede lid van het oude artikel.

Het derde lid komt overeen met het derde lid van het oude artikel.

Het vijfde lid komt overeen met het vierde lid van het oude artikel.

Artikel 12.03

Dit artikel komt overeen met artikel 3 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II.

Artikel 12.04

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II.

Artikel 12.05

Dit artikel komt overeen met artikel 5 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II.

Artikel 12.06

Dit artikel komt overeen met artikel 6 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II.

Artikel 12.07

Dit artikel komt overeen met artikel 7 van hoofdstuk 4 van het voorlopige deel II.

Artikel 13.01

Het nieuwe hoofdstuk 13 vervangt het Bijzonder reglement Rijkszeehavens Den Helder (Stb. 1979, 296; zoals gewijzigd bij Stb. 1990, 464).

Artikel 13.01 komt hierbij overeen met artikel 9, onderdeel a, van het oude reglement.

Artikel 13.02

Dit artikel komt overeen met artikel 3 van het oude reglement.

Artikel 13.03

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van het oude reglement.

Het in het tweede lid van dat artikel bedoelde verkeerstekens, dat niet in overeenstemming was met het uniforme Europese stelsel van verkeersstekens als vervat in de bijlage 7, is in het tweede lid van het nieuwe artikel vervangen door het uniforme teken A.1. Van de verschillende mogelijkheden die dat teken biedt komen voor het onderhavige geval in aanmerking twee boven elkaar geplaatste rode lichten. In het verkeersbesluit waarbij het teken wordt vastgesteld zal dan voor de in het eerste lid van artikel 13.03 bedoelde, door de bevoegde autoriteit aangewezen, schepen een uitzondering op het invaartverbod worden gemaakt.

ARTIKEL IV

De systematiek van het nieuwe artikel 10.04 die ten opzichte van het oude artikel 3 van hoofdstuk 1 van het voorlopige deel II in zoverre is gewijzigd dat de in dat artikel bedoelde gevaarlijke stoffen in het BPR zelf dienen te worden aangewezen, maakt het opnemen van de betref-

fende stoffen in een nieuwe bijlage noodzakelijk. De inhoud hiervan komt overeen met de regeling die door de Minister van Verkeer en Waterstaat ter uitvoering van genoemd artikel 3 was vastgesteld (besluit van 19 maart 1984, Stcrt. 66, gewijzigd bij besluit van 16 november 1987, Stcrt. 239).

ARTIKEL V

Deze nieuwe bijlage bevat de normen van de grootste lengte, breedte en diepgang voor de vaarwegen onder beheer van het Rijk, als bedoeld in het nieuwe artikel 9.02, eerste lid.

ARTIKEL VI

Deze nieuwe bijlage bevat in onderdeel a de vaarwegen onder beheer van het Rijk waar het ligplaats nemen (ankeren en meren) in algemene zin is verboden, als bedoeld in het nieuwe artikel 9.03.

Onderdeel b noemt een aantal van de in onderdeel a bedoelde vaarwegen waar het ligplaats nemen voor kleine schepen, die op een veilige ligplaats buiten het voor de doorgaande scheepvaart bestemde vaarwater stilliggen, wel is toegestaan.

ARTIKEL VII

Deze nieuwe bijlage vermeldt de vaarwegen onder beheer van het Rijk waar voor kleine schepen de beperkingen gaan gelden, als bedoeld in het nieuwe artikel 9.04, die voorheen waren opgenomen in de artikelen 2 en 3 van het Bijzonder reglement kleine vaartuigen.

ARTIKEL VIII

Deze nieuwe bijlage vermeldt de vaarwegen onder beheer van het Rijk, als bedoeld in het nieuwe artikel 9.05, waar het varen met zeilplanken is verboden.

ARTIKEL IX

Deze nieuwe bijlage vermeldt onder a de vaarwegen onder beheer van het Rijk waar door zesbaks-duwstellen slechts onder de in artikel 9.06, eerste lid, vermelde voorwaarden mag worden gevaren, en voorts onder b de vaarwegen onder beheer van het Rijk waar door duwstellen met een lengte van meer dan 110 m slechts onder de in artikel 9.06, tweede lid, vermelde voorwaarden mag worden gevaren, en tenslotte onder c de vaarwegen onder beheer van het Rijk waar door alleenvarende motorschepen, gekoppelde samenstellen en duwstellen met een lengte van meer dan 90 m slechts onder de in artikel 9.06, derde lid, vermelde voorwaarden mag worden gevaren.

ARTIKEL X

Ten gevolge van de in het onderhavige besluit vervatte regeling kunnen zesendertig van de nog geldende bijzondere reglementen voor de vaarwegen onder beheer van het Rijk, alsmede een groot aantal bepalingen van het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen en van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg,

vervallen. Een aantal bepalingen van het laatstgenoemde reglement die betrekking hebben op de verkeersregeling op de wateren in de aanloop van de Maasmond dient nog in stand te blijven aangezien hierin bij de onderhavige regeling niet wordt voorzien. Het ligt in de bedoeling om op korte termijn voor de regeling van het scheepvaartverkeer in bepaalde gebieden van de territoriale zee een afzonderlijk scheepvaartreglement vast te stellen, waarna de overblijvende bepalingen van het Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg eveneens kunnen vervallen.

In de bijlage bij deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen.

ARTIKEL XI

Op grond van artikel 9 Scheepvaartverkeerswet wordt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaald welke personen bevoegd zijn tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen. Aan deze bepaling is uitvoering gegeven bij het Besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen (Stb. 1992, 234).

De ambtenaren van het Korps Rijkspolitie en van de gemeentepolitie waren op grond van artikel 5, tweede lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen. Deze bevoegdheid is thans geregeld in het besluit ter uitvoering van artikel 9 Scheepvaartverkeerswet. Op grond van artikel 2 van dat besluit moet het bevoegd gezag (in de zin van artikel 2 Scheepvaartverkeerswet) de ambtenaren aanwijzen die bevoegd zijn tot o.a. het geven van verkeersaanwijzingen. Dit stuit bij nader inzien op grote administratieve bezwaren, waar het de aanwijzing, met name voor andere wateren dan de Rijkswateren, van ambtenaren van de diverse politiekorpsen betreft.

Om die reden is in het onderhavige besluit een wijziging van het besluit van 15 april 1992 opgenomen. Hiermee wordt geen wijziging gebracht in de situatie ten aanzien van de bevoegdheid tot het geven van verkeersaanwijzingen door de bedoelde politieambtenaren, zoals die voorheen ingevolge het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bestond. Wel is nu tevens bepaald dat de betreffende bevoegdheid ook kan worden toegekend ten aanzien van de wateren waarop het Scheepvaartreglement Eemsmonding (Stb. 1989, 237) en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen van toepassing zijn.

De bevoegdheid geldt niet op de wateren, bedoeld in artikel 1 van het Scheepvaartreglement Westerschelde en in artikel 1 van het nog niet in werking getreden Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (Stb. 1992, 53). Op grond van de bestaande verdragsrechtelijke verhouding tussen Nederland en België is met betrekking tot de eventuele aanwijzing van andere personen dan de Rijkshavenmeester voor de Westerschelde overeenstemming met België vereist, voor zover er geen sprake is van gemandateerde bevoegdheden namens deze Rijkshavenmeester.

Het gaat hier uitdrukkelijk om een tijdelijke voorziening teneinde aan de administratieve bezwaren tegemoet te komen. Er zal tussen de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Justitie, het Korps Rijkspolitie, de gemeentepolitie, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Inter Provinciaal Overleg worden gevoerd over een definitieve aanwijzing van de hiervoor in aanmerking komende ambtenaren van de verschillende politiekorpsen als zijnde bevoegd tot het geven van verkeersaanwijzingen en over de aan hen te stellen opleidingseisen.

Derhalve is in het tweede lid van het nieuwe artikel bepaald dat het artikel met ingang van 1 juli 1996 vervalt. Hiermee sluit het nieuwe artikel aan bij artikel 34 van het genoemde besluit van 15 april 1992,

waarin dezelfde termijn is vermeld voor andere ambtenaren die voorheen bevoegd waren om onder meer de in artikel 1.19 BPR bedoelde verkeersaanwijzingen te geven. Deze termijn is ruimschoots voldoende om in deze een definitieve regeling te treffen.

ARTIKEL XII

Dit artikel regelt het inwerkingtreden van het onderhavige besluit. De nieuwe artikelen 3.02, tweede, derde en vierde lid, en 10.07 van het Binnenvaartpolitiereglement kunnen eerst in werking treden wanneer de in artikel 3.02, tweede lid, en de in artikel 10.07, eerste lid, bedoelde uitvoeringsvoorschriften gereed zijn en eveneens in werking kunnen treden. In verband daarmee wordt bepaald dat de artikelen II, onderdeel J, en III, voor zover daarbij artikel 10.07 van het BPR wordt vastgesteld, op een nader te bepalen tijdstip in werking zullen treden.

Artikel XI waarbij een bepaling wordt vastgesteld die deel uitmaakt van het besluit van 15 april 1992, houdende regelen met betrekking tot de bevoegdheid tot het geven van verkeersinformatie dan wel verkeersaanwijzingen en de daartoe aan de bevoegde personen te stellen eisen, dient op hetzelfde tijdstip als dat besluit in werking te treden.

ARTIKEL XIII

Dit artikel bevat de citeertitel van het onderhavige besluit.

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

BIJLAGE BIJ DE NOTA VAN TOELICHTING

Transponeringstabel van de bij artikel X ingetrokken of gewijzigde reglementen

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
Vaststellingsbesluit bijzondere bepalingen voor de scheepvaart in Zuidwest- Nederland (Stb. 1987, 373)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	samenstellen	9.02 + bijl. 13
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5	verboden gebieden	A.1 bijl. 7
	6	melden en uitluisteren	B.11 bijl. 7 10.07
	7, 1e en 2e lid	ligplaats enz.	9.03 + bijl. 14
	3e lid	noodgedwongen ankeren	7.02, 3e lid
	4e lid	kleine schepen	9.03, 4e lid + bijl. 14
	8	ligplaats enz.	9.03
	9	kleine schepen	9.04 + bijl.15
	10	radarreflector	9.04, 4e lid
	11	ontheffingen	9.02, 9.03, 9.06
Bijzonder reglement kleine vaartuigen (Stb. 1985, 329)	1	begripsomschrijving	1.01,i + ij(art.II, C)
	2,3,4	aangewezen vaarw. en voorwaarden	9.04, 9.05 + bijl. 15 en 16
Bijzonder reglement van politie voor het Nederlands gedeelte der Zuid-Willemsvaart en de gekanaliseerde Dieze (Stb. 1924, 432)	1	toepassingsgebied	9.01
	3 en 4	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	5	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	vloten	1.21
	7	ligplaats enz.	9.03 + bijl. 14
	8	slepen	achterhaald
	9	vrijboord	Binn.besluit
	10	lading op de wal	beheersbep.
	11	geluidsseinen	achterhaald
	12	ligplaats bij sluis	6.28, 1e lid
	13	sluis 19 te M.tricht	buiten gebr.
	14	strijken mast, vlaggestok, enz.	achterhaald
	15 en 16	doorvaren openstaande sluis en engte	6.28a, 1e lid, onderdeel e + 6.07
	17	afgedekte schoorsteen	achterhaald
Bijzonder reglement Julianakanaal en Maas bij Maastricht (Stb. 1935, 295)	1	toepassingsgebied	9.01
	2 en 3	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	4	sluis Limmel	beheersbep.
	5	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	vloten	1.21
	7	ligplaats	9.03 + bijl. 14
	8	slepen	achterhaald
	9	doorvaartopening brug en oploopverbod	6.26
	10 en 11	lichtvoering sluis en stuw	6.27, 6.28
	12,1e en 2e lid	gereed houden anker	achterhaald
	3e lid	gebruik ankers	6.18, A.6
	4e lid	verboden invaart toel.kanaal sluis Bossche Veld	A.1 bijl. 7
	13	verbod losgooien sleep	achterhaald
	14	verpl. gebruik te maken van trekkr.	achterhaald
	15	geluidsseinen	achterhaald
	16	wijz. stuwpeil	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Wesseem naar Nederweert (Stb. 1928, 310)	1	toepassingsgebied	9.01
	3 en 4	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	5	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	vloten	1.21
	7	slepen	achterhaald
	8	gebruik ankers	6.18, A.6
Bijzonder reglement van politie voor de Noordervaart (Stb. 1931, 247)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	vloten	1.21
	5	snelheid vloten	achterhaald

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
Bijzonder reglement gekanaliseerde Maas beneden Maasbracht (St. 1937, 564)	6	slepen	achterhaald
	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	vloten	1.21
	5 en 6	slepen	achterhaald
	7	verbod invaart toeleidingskanaal	A.1 bijl. 7
	8	invaren boventoeleidingskanalen Maas	11.01
	9	gebruik ankers	6.18, A.6
	10	losgooien sleep	achterhaald
	11	wachtplaats sluis	6.28, 1bis
	12	lichten doorvaartopening stuw	6.27
	13	gebruik ankers	6.18, A.6
	14	verbod zeil te voeren door gesleepte schepen	achterhaald
	15	wijziging stuwpeil	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor het Maas-Waalkanaal (Stb. 1928, 94)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	schutpeil	beheersbep.
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5	vloten	1.21
	6	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement kanaal van St. Andries (Stb. 1935, 240)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	vloten	1.21
	5	schutpeil	beheersbep.
	6	wachten op schutting	6.28, 1bis
	7	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor het Wilhelminakanaal met het zijkanaal naar de Mark (Stb. 1916, 402)	1	toepassingsgebied	9.01
	3	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5	slepen	achterhaald
	6	vloten	1.21
	7	schutbeperving	beheersbep.
	8	ligplaats nemen	9.03 + bijl. 14
	9	doorvaren bruggen	A.10 bijl. 7
	10	toepassingsgebied	9.01
	11	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement Noordhollandsch Kanaal (Stb. 1974, 37)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	wachten op schutting	6.28, 1bis
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5	slepen	achterhaald
	6	ligplaats nemen	9.03 + bijl. 14
	7	ligplaats gevaarlijke stoffen	7.06 + E.5.13 t/m E.5.15 van bijl. 7
	8	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor het Balgzandkanaal (Stb. 1930, 352)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	vloten	1.21
	5	slepen	achterhaald
	6	snelheid van slepen	achterhaald
	7	lading op de wal	beheersbep.
	8	hengelen	beheersbep.
	9	bevoegde autoriteit	5 Vaststell. besluit
	10	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor de havens, sluisen en andere werken, behorende tot den afsluitdijk van het IJsselmeer (Stb. 1936, 566)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	snelheid sleep	achterhaald
	5	lengte sleep	achterhaald
	6	vloten	1.21
	7	lading op de wal	beheersbep.
	8	toepassingsgebied	9.01

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	8	strijken mast, enz.	achterhaald
	9	uitstaan netten	beheersbep.
	10	verboden gebieden	A.1 bijl. 7
	11	geluidsseinen	achterhaald
Ankerreglement Krabbersgat (Stb. 1934, 35)	1 en 2	toepassingsgebied	9.01
	3	ligplaats nemen	9.03 + bijl. 14
Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Enkhuizen met de daartoe behorende werken (Stb. 1919, 767)	1, 1e lid	toepassingsgebied	9.01
	2e lid	begripsbepalingen	1.01
	2	reglement aan boord	1.11
	3	toegang haven	A.1 + ontheff.
	4	diepgang schepen	1.06
	5 en 6	bouw en uitrusting	Binn. besluit
	7	naam schip	2.01
	8	varen tijdens mist	6.30
	9	ligplaats nemen	A.5/E.5 bijl. 7
	10	toezicht	7.08
	11, 1e lid	te diep geladen	1.07
	2e lid	zinkend schip	1.18
	12	ligplaats nemen	7.01
	13	verboden invaart	A.1 bijl. 7
	14	bijt om het schip	achterhaald
	15	gevaarlijke stoffen	ADNR + bijl. 9, 10, 11 BPR
	16	verlies lading/voorwerpen	1.15
	17 en 19	plicht tot lossen	1.18
	18	lading over boord zetten	1.15
	20	eigen bevoegdheid tot lichten gezonken schip	1.18
	21	hinderlijke waterbeweging	6.20
	22	kap op schoorsteen	achterhaald
	23	aanwijziging ligplaats	1.19
	24 en 25	luiden klok	achterhaald
	26	smelten, koken, branden enz. stoffen	achterhaald
	27	melden bij vertrek en verhalen	8.11 bijl. 7
	28, 1e lid	laden/lossen = ligplaats nemen	9.03, 2e lid
	2e lid	lading op de wal	beheersbep.
	29 en 31	verhaalplicht	7.10
	30	gedogen langzijde te komen	7.09
	32, 1e lid	belemmeren werken	beheersbep.
	2e lid	verbod voorwerpen of stoffen te water	1.15
	3e lid	lading op de wal	beheersbep.
	33	opsporing	32 SVW
	34	toep. bestuursdwang	24 SVW
	35	opvolgen bestuursdwang	25 SVW
	36	pr. verbaal schade	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor den Havenmond en de Oude Haven te Stavoren (Stb. 1919, 768)		toepassingsgebied	9.01
	2	ligplaats nemen	9.03
	3	uitstaan netten	beheersbep.
	4	onnodige waterbeweging	7.01, 4e lid
Reglement op het gebruik van de spoorweghaven te Stavoren met de daartoe behorende werken (Stb. 1919, 769)	1, eerste alinea	toepassingsgebied	9.01
	overige alinea's	begripsbepalingen	1.01
	2	reglement aan boord	1.11
	3	toegang haven	A.1 bijl 7 + ontheffing
	4 en 5	bouw en uitrusting	Binn. besluit
	6	naam schip	2.01
	7	verbod haven in of uit te varen	A.1 bijl. 7
	8, 1e lid	gebruik draaistoel	achterhaald
	2e en 3e lid	ligplaats nemen	9.03
	4e lid	verpl. vast te maken aan daarvoor bestemde voorwerpen	7.04, 3e lid

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	9	toezicht	7.08
	10	te diep geladen/gevaar voor zinken	1.07/1.18
	11	bijt hakken	achterhaald
	12	gevaarlijke stoffen	ADNR + bijl. 9, 10, 11 BPR
	13	verlies voorwerp of stoffen	1.15
	14	plicht tot lossen	1.18
	15	lading over boord zetten	1.15
	16	uitstaan netten	beheersbep.
	17	kennisgeving gezonken schip	1.17
	18	eigen bevoegdheid lichten gezonken schip	1.18
	19	hinderlijke waterbeweging	6.20
	20	kap op de schoorsteen	achterhaald
	21	aanwijzing ligplaats	1.19
	22 en 23	luiden klok	achterhaald
	24	smelten, koken, branden van stoffen	beheersbep.
	25	melden bij vertrek en verhalen	B.11 bijl. 7
	26	laden/lossen = ligplaats nemen	9.03, 2e lid
	27 en 29	verhaalplicht	7.10
	28	gedogen langszijde te komen	7.09
	30, 1e lid	belemmeren werken	beheersbep.
	2e lid	verlies voorwerp of stoffen	1.15
	3e lid	lading op de wal	beheersbep.
	31	opsporing	32 SVW
	32	toep. bestuursdwang	24 SVW
	33	opvolgen bestuursdwang	25 SVW
	34	pr. verbaal/schade	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor sluizen en beweegbare bruggen, onder beheer bij het Rijk in de provincie Friesland (Stb. 1892, 118)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	1.06
	3	te diep geladen/gevaar voor zinken	1.07/1.18
	4	baggerwerkzaamheden	3.27/3.41
	5	doorvaren bruggen en sluizen	6.26/6.28
	6	doorvaren brug of openstaande sluis	6.28a, 1e lid, onderdeel e
	7	voorrang bij schutt.	6.29
	8	bediening bruggen	regeling bediening sluizen en bruggen
	9, 1e alinea	meren remming brug/lossen of laden in sluis	6.26, 6.28 (B.5 bijl. 7)
	ov. alinea's	vastmaken vee aan leuning brug	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Dokkum naar het voormalig Gerben-Allervertaak aan het Kolonelsdiep met zijtak naar Kollum in de provincie Friesland (Stb. 1892, 104)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	1.06
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4 en 5	vlotten	1.21
	6	slepen	achterhaald
Bijzonder reglement van politie voor de Drentsche Hoofdvaart en het Veenhuizerkanaal (Stb. 1934, 53)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	voorrang bij schutt.	6.29
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5, 6, 7	vlotten	1.21
	8 en 9	slepen	achterhaald
	10	wateronttrekking	beheersbep.
Bijzonder reglement van politie voor het Meppelderiep (Stb. 1973, 173)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
Bijzonder reglement van politie voor de rivier het Zwarte Water (Stb. 1987, 65)	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	ankerverbod	A.6 bijl. 7
	1	toepassingsgebied	9.01
	2	ligplaats	E.5.1, E.5.3 bijl. 7
Bijzonder reglement Overijsselsche Vecht (Stb. 1978, 483)	3	ligplaats vloten	achterhaald
	4 en 5	slepen	achterhaald
	1	toepassingsgebied	9.01
	2a	bevoegde autoriteit	5 Vaststell. besluit
	2b	begrip motorschip	1.01
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal Zutphen-Enschede en het zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen (Stb. 1938, 578)	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	1	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement Kanaal Almelo-De Haandrik (Stb. 1971, 482)	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	onnodige waterbeweging	7.01, 4e lid
	5	schutbeperking	beheersbep.
	6	ligplaats vloten	achterhaald
	7	slepen	achterhaald
	8	jagen	achterhaald
	9	ligplaats in sluis	6.28, 7e lid
	1	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor de Keulsche Vaart en de Vecht beneden Weesp (Stb. 1919, 37)	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	snelheid	B.6 bijl. 7
	4	slepen	achterhaald
	5	ligplaats	9.03
	6	onnodige waterbeweging	7.04, 4e lid
	1	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal van Amsterdam naar de Merwede (Stb. 1913, 383)	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	3	schutbeperking	beheersbep.
	4 en 5, 1e volzin	snelheid	B.6 bijl. 7
	5, 2e volzin	doorvaren bruggen	6.25, 6.26
	6	bediening bruggen	regeling bediening sluizen en bruggen
	7	vloten	1.21
	8	ligplaats	9.03 + bijl. 14
	9	slepen	achterhaald
	10	geluidsseinen	achterhaald
	11	ligplaats	9.03
	12	schade kunstwerken	beheersbep.
	1	toepassingsgebied	9.01
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal, uitgaande van het kanaal van Amsterdam naar de Merwede bij Schotdeuren, langs de Linge en door Gorinchem naar de Merwede (Stb. 1894, 9)	2	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	2, onder 1e t/m 5e	kenteken bovenmaats schip enz.	achterhaald
	3	schutbeperking	beheersbep.
	6	snelheid	B.6 bijl. 7
	7	vloten	1.21
	8	slepen	achterhaald
	9	doorvaren bruggen	6.25, 6.26
	10	bediening bruggen	regeling bediening sluizen en bruggen
	11	veerwagens	achterhaald
	13	doorvaren schipbrug	6.26
Bijzonder reglement van politie voor het kanaal, uitgaande van het kanaal van Amsterdam naar de Merwede bij Schotdeuren, langs de Linge en door Gorinchem naar de Merwede (Stb. 1894, 9)	14	jagen	achterhaald
	15	schade kunstwerken	beheersbep.
	1	toepassingsgebied	9.01
	2	afmetingen	1.06
	3 en 4	schutbeperking	beheersbep.
	5	voorrang bij schutt.	6.29
	6	ligplaats	A.5/E.5 bijl. 7
	7	snelheid	B.6 bijl. 7
	8	vloten	1.21
	9	slepen	achterhaald
10	doorvaren bruggen	6.26	

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	11	bediening bruggen	regeling bediening sluisen en bruggen
	11 bis	geluidssein	achterhaald
	12	schade kunstwerken	beheersbep.
Bijzonder reglement Amsterdam-Rijn (Stb. 1982, 48)	1	toepassingsgebied	9.01
	2, a	bevoegde autoriteit	5 Vaststell. besluit
	2, b	natte doorsnede	achterhaald
	2, c	rede Durgerdam = toepassingsgebied	9.01
	d en 1e lid	begripsbepalingen	1.01
	3 en 5	afmetingen	9.03 + bijl. 13
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	slepen	achterhaald
	7, 1e en 2e lid	manoeuvrbaarheid duwstel	6.21 e.v.
	3e lid	schipper	1.02
	4e lid	seinv. geass.duwstel	3.29, 3e lid
	5e lid	seinv. ass. schip	3.09, 3,29, beide 1e lid
	8	meldplicht kegelschepen	B.11 bijl. 7
	9, 10, 1e lid	ligplaats nemen	6.28 1bis en 9.03
	10	bijzondere ligplaatsen	9.03 + E.5.4 t/m E.5.15
	11, 1e t/m 3e lid	kleine schepen	9.04
	4e lid	waterskiën	A.14 en 8.06
	12	gevolg geven verkeersteken	5.05
Bijzonder reglement Hollandsche IJssel (Stb. 1978, 710)	1	toepassingsgebied	9.01
	2, a	bevoegde autoriteit	5 Vaststell. besluit
	b	begripsbepalingen	1.01
	c	opduwer	achterhaald
	3	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	4	snelheid	B.6 bijl. 7
	5	slepen	achterhaald
	6	ligplaats	9.03 + bijl. 14
	7	doorvaart stormvloedkering	6.27
Reglement van Politie voor alle militaire sluisen en bruggen, met uitzondering van die in of over den gekanaliseerden Krommen Rijn (Stb. 1910, 146)	1, 1e t/m 3e lid	doorvaart sluis of brug	1.06 en 5.03
	4e lid	doorvaart sluis	6.28
	5e lid	schade	beheersbep.
	2	bedieningstijden	regeling bediening sluisen en bruggen
	3	diepgangsschaal	Binn. besluit
	4	verzoek bedienen sluis of brug	6.26, 7e lid; 6,28, 2bis
	5	voorhalen ankers	6.28
	6	doorvaart brug	6.26
	7, 9, 10	doorvaart sluis	6.28
	8	voorbijlopen	6.26, 3e lid; 6.28, 4e lid
	11	bediening sluis of brug	beheersbep.
	12	verbod te water doen	1.15
	13 en 14	geraken van stoffen	
	15	schade	beheersbep.
	16	opsparing	32 SVW
	17	toep. bestuursdwang	24 SVW
	18	schipper	1.02
Bijzonder reglement Noordzeekanaal 1933 (Stb. 1933, 23)	1	toepassingsgebied	9.01 en hoofdst. 10
	2	schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat	1.01
	3	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	4	seingeving semafoor	achterhaald
	5, 1e en 2e lid	ligplaats	9.03 + bijl. 14
	3e lid	verbod tot invaren	A.1 bijl. 7
	6	ankeren	9.03 + bijl. 14
	7	vrijboord	Binn. besluit
	8	seinvoering beperkt man. schepen	10.02
	9, 1e lid	toppen zeilen	achterhaald
	2e lid	gedragsregel zeilschepen	achterhaald
	3e lid	stuurboordswal houden	achterhaald

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	10	varen bij ijsgang	achterhaald
	11, 1e lid	geven geluidsseinen bij naderen pont enz.	achterhaald
	2e lid	vaarr. bij slecht zicht voor ponten	6.30, 6.32
	12	verbod zich te laten drijven	6.19/7.02, 1e lid, g
	12 bis	seinvoering/vaarr. veerponten	3.16, 3e lid en 6.23
	13, 1e en 2e lid	oploopverbod	achterhaald
	3e en 4e lid	oplopen/geluidsseinen bij oplopen	6.10
	14	spuiseinen	H.3 bijl. 7
	15	schutbeperking	beheersbep.
	16 en 17	seinvoering sluis	6.28
	18 en 19	ligplaats/wachtplaats	6.28
	20	voorrang bij schutt.	6.29
	21, 1e lid	goede zeemanschap	1.04
	2e en 3e lid	verstrekken gegevens	10.07
	4e en 5e lid	goede zeemanschap	1.04
	22	strijken mast enz.	achterhaald
	23	ligplaats enz.	achterhaald
	24	doorvaart brug	D.1 bijl. 7
	25	buiten boord uitsteken	1.12
	26, 1e en 2e lid	ligplaats	E.7 bijl. 7 en 9.03
	3e en 6e lid	verbod te water doen	1.15
	5e lid	geraken van stoffen	
	27	vervoer met onderlossers bijt hakken/varen bij ijsgang	beheersbep. achterhaald
	28, 1e lid	onnodige waterbeweging	1.04
	2e lid	verbod uitvaren haven	achterhaald
	29	mistseinen door gemeerd liggend schip	6.31
	30	belading	1.07
	31	ligplaats schepen	E.5.4 t/m E.5.15 bijl. 7
		gevaarlijke stoffen	
	32, 1e en 2e lid	meldplicht	10.07
	3e lid	vaarverbod bij slecht zicht	achterhaald
	33	toezicht	7.08
	34, 1e lid	bemannings/bouw en uitrusting	Binn.besluit/Schepenbesluit
	2e lid	beschikbaar stellen	achterhaald
		bemannings bij brand	
	35	snelheid	B.6 bijl. 7 + 6.20
	36	slepen	achterhaald
	37, 1e t/m 5e en 7e lid	slepen	achterhaald
	6e lid	gekoppeld varen = afmetingen	9.02 + bijl. 13
	38, 39 en 40	vloten	1.21
	41	opsporing	32 SVW
	42	ontheffingen	9.02, 9.03, 10.10
Bijzonder reglement Rotterdamse Waterweg (Stb. 1980, 476)	1	toepassingsgebied m.u.v. 1e lid, onderd. g (niet buiten werking)	9.01
	3	vrijboord	Binn.besluit
	5	seinen voor schepen met bestemming Calandkanaal	achterhaald
	6	rondgaan in de Maasmond	A.8 bijl. 7
	7	doorvaart Breeddiep (meldplicht)	10.07
	8	gebruik Berghaven	A.1 bijl. 7
	9	buiten boord uitsteken van voorwerpen	1.12
	10	op gelijke hoogte varen/ligplaats naast varend schip (douanebep.)	achterhaald
	11	onnodige waterbeweging	7.01
	12	herstellingen = ligplaats	9.03 + bijl. 14
	13	luchtkussenvaartuigen	6.01a,

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	14	evenementen	1.23
	15	verkeersaanwijzingen	1.19
	16	afmetingen	10.02
	18, 1e lid	onmanoeuvrerbaar schip	1.06
	2e lid	gebruik trossen	achterhaald
	20	meldplicht vervoer gevaarlijke stoffen/slecht zicht	10.07
	21	verboden ligplaats	E.5.4, E.5.8, E.5.12
	22	slepen	achterhaald
	23	afmetingen	beheersbep.
	24	beperking bediening brug Koningshaven	beheersbep.
	25	wachtplaats brug	beheersbep.
	26	assisteren	1.21
	27	doorvaart bruggen	D.1 bijl. 7
	28	slepen	achterhaald
	29	afmetingen duwstel	9.03 + bijl. 13
	30	ankers van duwstel	Binn.besluit
	31	manoeuvrerbaarheid en seinv. duwstel	3.10, 3.29, 6.21 .e.v
	32	koppelen, ontkoppelen	9.03, 3e lid
	33	geven geluidsseinen	1.02
	34	slepen	achterhaald
	35	bewaking en toezicht	7.08
	36 t/m 39	ligplaats	9.03 + bijl. 14, 7.02 + E.-tekens
	40 t/m 46	kleine schepen	9.04 + bijl. 15
	47	verbod waterskiën	8.06
	48	handhaving	32 SVW
Bijzonder reglement havens Terschelling en Vlieland (Stb. 1972, 475)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	begripsbepaling	1.01
	3	ligplaats	9.03
	4	bewaking en toezicht	7.08
	5	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	afmetingen	9.02 + bijl. 13
	7	buiten boord steken voorwerpen	1.12
	8	in- uitvaren haven	1.04
	9	meldplicht	10.07
	10	verschaffen inlicht.	achterhaald
	11	vertrekken, verhalen	7.10
Bijzonder reglement havens Oudeschild en Den Oever (Stb. 1972, 477)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	in- uitvaren haven	1.04
	3	buiten boord steken voorwerpen	1.12
	4	ligplaats nemen	7.01
	5	snelheid	B.6 bijl. 7
	6	meldplicht	10.07
	7	uitstaan netten	beheersbep.
Bijzonder reglement Rijkszeehavens Den Helder (Stb. 1979, 296)	1, 2,d,e	toepassingsgebied	9.01
	2, a,b,c	bevoegd autoriteit	5 Vaststell. besluit
	f	begripsbepaling	1.01
	3	Marinehaven	13.02
	4	verkeersaanwijzing	13.03
	6	verbod inv. havengebied	1.19
	7 en 8	ligplaats	9.03
	9	verbod dreggen, duiken enz.	13.01
	10	snelheid	B.6 bijl. 7
	11	afmetingen	9.03 + bijl. 13
	12	toppen zeilen	achterhaald
	13	opsporing	32 SVW
Bijzonder reglement van politie voor het Afsluitingskanaal, de Houthaven en de Maritieme binnenhaven behorende tot 's Rijkswerf te Willemsoord (Stb. 1917, 565)	1	toepassingsgebied	9.01
	2	bevoegde autoriteit	5 Vaststell. besluit
	4, 6, 7	toegang kanaal en haven	A.1 + ontheff.

Reglement	artikel	Inhoud artikel	BPR-artikel
	5 en 11	afmetingen	1.06
	8	seinv. bruggen en sluizen	6.26, 6.28
	9	snelheid	B.6 bijl. 7
	10	schade	beheersbep.
	12	jagen	achterhaald
	13	slepen	achterhaald
	14, 15 en 16	loods	achterhaald
	17	meldplicht/doorvaren sluis	6.28, 10.07
	18 en 19	neerleggen voorwerpen enz.	beheersbep.
	20	bevoegde autoriteit	5 Vaststell.
	21	opsporing	32 SVW

Ingevolge artikel 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, 352), is de strafbaarstelling, zoals bedoeld in de onderscheidene reglementen, geregeld in het Vierde wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement (Stb. 1989, 317).

Bijlage behorende bij de Nota van Toelichting

Mij bekend,

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