
276

Besluit van 20 juni 2000, houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Achtste 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 13 april 2000, nr. DGG/J-00/002386, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, en 31, tiende lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 11 mei 2000, No. WO9.00.0159/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, van 14 juni 2000, nr. DGG/J-00/003945, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Stafafdeling Wetgeving en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7a wordt als volgt gewijzigd:

1. na «1.02, tweede en vierde lid,» wordt ingevoegd: 1.03, derde lid, .
2. na «6.32, eerste lid,» wordt ingevoegd: 8.05, .

B

Artikel 8 vervalt.

Artikel II

Het Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.01 wordt na onderdeel r, een onderdeel ingevoegd, luidend:

r.1. snel flikkerlicht: een periodelicht tonende 100 tot 120 flikkeringen per minuut; .

B

Artikel 1.02, vierde lid, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. na «1.02, eerste lid,» wordt ingevoegd: 1.06, 1.07, .
2. na « 3.33, » wordt ingevoegd: 5.01 eerste en tweede lid, voorzover het de naleving betreft van de tekens A.5, A.5.1, A.6 en A.7 (bijlage 7) of een bekendmaking met dezelfde strekking als deze tekens, .
3. 7.01, derde lid, wordt vervangen door: 7.01, eerste, tweede en derde lid, .
4. na 7.01, derde lid, wordt ingevoegd: 7.02, 7.04, derde lid, .
5. 9.03, tweede lid, wordt vervangen door: 9.03, .

C

Artikel 1.10 komt te luiden:

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 een schip;
 - b. de bescheiden vereist door het ADNR, Rn 10 381 en 210 381;
 - c. het vaarbewijs;
 - d. het radardiploma, bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid onder b;
 - e. het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart;
 - f. de vergunning, bedoeld in artikel 3.3, eerste lid, van de Telecommunicatiewet;
 - g. het certificaat van onderzoek, bedoeld in artikel 3 van de Binnenschepenwet, dan wel een document als bedoeld in artikel 4 van die wet;
 - h. het certificaat bedoeld in artikel 3.02, tweede lid, onder a.
2. In afwijking van het eerste lid is de aanwezigheid van de in het eerste lid, onder a en g, bedoelde bescheiden niet vereist aan boord van duwbakken waarop een metalen plaat is aangebracht van het volgende model:

Officieel Scheepsnummer:

Communautair Certificaat:

– Nummer:

– Commissie van Deskundigen:

– Geldig tot:

3. De in het tweede lid bedoelde gegevens moeten, in goed leesbare letters met een hoogte van tenminste 6 mm, ingehakt of ingeslagen zijn. De metalen plaat moet een hoogte van ten minste 60 mm en een lengte van ten minste 120 mm hebben. Zij moet op het achterschip aan stuurboordzijde op een goed zichtbare plaats zijn bevestigd. De overeenstemming tussen de gegevens op de plaat met die in het communautair certificaat van de duwbak moet worden bevestigd door een Commissie van Deskundigen door middel van het aanbrengen op de plaat van een

stempel. De in het eerste lid, onder a en g, genoemde bescheiden moeten aanwezig zijn bij de eigenaar van de duwbak.

D

Onder vernummering van het vijfde lid tot zesde lid, wordt in artikel 3.08 een nieuw vijfde lid ingevoegd, luidend:

5. Een schip als bedoeld in artikel 6.01a moet des daags en des nachts, naast de overige tekens die bij dit reglement zijn voorgeschreven, voeren: twee gele krachtige snelle flikkerlichten, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

E

Artikel 3.09, tweede lid, komt te luiden:

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen, dan wel verscheidene motorschepen tezamen een motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel assisteren, moet elk van deze schepen, in plaats van de in het eerste lid bedoelde toplichten, voeren:

des nachts drie toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn telkens met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m. Het bovenste en het onderste toplicht moeten op dezelfde hoogte zijn aangebracht als voor de in het eerste lid bedoelde toplichten is voorgeschreven.

F

Artikel 4A.01 komt te luiden:

Artikel 4A.01

Gebruik van en uitrusting met marifoon

1. Een schip mag slechts gebruik maken van een marifooninstallatie die in overeenstemming is met de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart en mag slechts worden gebruikt overeenkomstig de voorschriften van deze regeling, zoals vermeld in het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart.

2. Een schip mag bij gebruik van de kanalen bestemd voor het schip--schip verkeer of nautische informatie en bij het verbinding hebben met de voor de scheepvaart ingestelde diensten geen mededelingen doen, die niet in dit reglement zijn voorgeschreven of toegelaten, dan wel niet zijn toegelaten krachtens de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart.

3. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet zijn uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor de kanalen voor het schip--schip verkeer, de nautische informatie en voor het verbinding hebben met de voor de scheepvaart ingestelde diensten en die goed functioneert. Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet met deze marifooninstallatie gelijktijdig op twee kanalen kunnen worden uitgeluisterd.

4. Een motorschip, met uitzondering van een klein schip, moet de marifooninstallatie op ontvangst hebben ingeschakeld. Het moet op de voor het schip--schip verkeer dan wel voor de nautische informatie aangewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten geven. Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet het

schip de kanalen voor het schip--schip verkeer en voor de nautische informatie gelijktijdig op ontvangst hebben ingeschakeld.

5. Voor een duwstel en voor een gekoppeld samenstel zijn het derde en het vierde lid slechts van toepassing op het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

6. De bevoegde autoriteit kan van de verplichting bedoeld in het eerste en tweede lid ontheffing verlenen aan schepen die worden ingezet ten behoeve van het redden van mensen.

7. De bevoegde autoriteit kan van de verplichting bedoeld in het derde en vierde lid ontheffing verlenen voorzover dit de vaart betreft in gebieden waar geen doorgaande scheepvaart plaatsvindt.

G.

Artikel 6.01a komt te luiden:

Artikel 6.01a

Draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen en motorschepen met meervoudige romp

Een draagvleugelboot, een luchtkussenvaartuig en een motorschip met meervoudige romp, die geen klein schip zijn en die ten opzichte van het water sneller kunnen varen dan 30 km per uur, zijn verplicht aan andere schepen de ruimte te laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren; zij mogen niet verlangen dat deze te hunnen gerieve uitwijken.

H

In artikel 6.02 wordt in het derde lid, na «des daags» ingevoegd: of des nachts.

I

In artikel 6.28 wordt, na het zevende lid, een lid ingevoegd, luidende:

7bis. Op een wachtplaats van een sluis en in een sluis mag een schip geen brandstof innemen.

J

Artikel 7.07, derde lid, komt te luiden:

3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen in bijzondere gevallen kleinere afstanden toestaan dan die welke in het eerste lid zijn vermeld.

K

In artikel 9.04 wordt onder vernummering van het vierde tot vijfde lid, een nieuw lid ingevoegd, luidende:

4. Op de vaarweg ten westen van de sluisen te IJmuiden kan de bevoegde autoriteit aan in het derde lid bedoelde schepen ontheffing verlenen van de in het eerste lid vermelde vereisten. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

L

Na artikel 9.07 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9.08

Varend bunkeren

Het is verboden op de in bijlage 10 vermelde vaarwegen, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, varend brandstof in te nemen.

M

Na artikel 10.10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 10.11

Gebruik marifoon

In afwijking van artikel 4A.01, eerste lid, mag een schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, met uitzondering van een klein schip, zijn uitgerust met een marifooninstallatie van een type dat voor gebruik in de frequentieband van 156–174 MHz is toegelaten door de daartoe aangewezen instantie volgens de daaromtrent vastgestelde normen.

N

Artikel 11.01, eerste lid, komt te luiden:

1. Op de Maas moet een afvarend schip vóór het invaren van de boventoeleidingskanalen van de sluisen bij Roermond, Belfeld en Sambeek alsmede bij het bevaren van het boventoeleidingskanaal van de sluisen bij Roermond 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.

O

Artikel 13.01 komt te luiden:

13.01. Verboden handelingen

Behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit is het 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.

P

Bijlage 9 komt te luiden:

BIJLAGE 9

Marifoonverplichting

De vaarwegen bedoeld in artikel 4A.01, vierde en vijfde lid, en artikel 6.30, zesde lid, zijn:

1. de Maasmond;
2. de Nieuwe Waterweg;

3. de Nieuwe Maas;
4. de Koningshaven;
5. de Bakkerskil;
6. het Zuiddiepje;
7. de Oude Maas;
8. het Hartelkanaal;
9. het Calandkanaal;
10. het Beerkanaal;
11. de Noord;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Boven-Merwede;
14. de Nieuwe Merwede;
15. de Dordtsche Kil;
16. het Hollandsch Diep;
17. de Schelde-Rijnververbinding;
18. het vaarwater van het Krammer, Zijpe, Keeten en Oosterschelde tussen de Krammersluizen en de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland;
19. het Kanaal door Zuid-Beveland;
20. het Noordzeekanaal;
21. het Afgesloten-IJ;
22. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
23. het Amsterdam-Rijnkanaal;
24. het Lekkanaal.

Q

Bijlage 10 komt te luiden:

BIJLAGE 10

Varend bunkeren

De vaarwegen bedoeld in artikel 9.08 zijn:

1. de Waddenzee
2. de Oosterschelde.

R

Bijlage 13 komt te luiden:

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>			
Haven Terschelling	85	12,00	3,40
Haven Vlieland	60	10,00	3,40
Vaarweg tussen zee en Harlingen, via het Stortemelk, de Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam	140		6,00
<i>Overijssel</i>			
Zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen	110	9,75	2,50

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
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
<i>Overijssel/Gelderland</i>			
Geldersche IJssel¹⁵ en Keteldiep	110	12,00	
Zwolle-IJsselkanaal	110	12,00	3,25 ²
Overijsselsche Vecht			
– gedeelte rijksweg 28 – stuw Junne	35	5,00	1,00
Meppelerdiep			
– van Zwarte Water via Meppelerdiepsluis–Kaapbrug	110	12,00	3,25 ²
– via Grote Kolksluis	67	8,20	2,80 ²
Zwarte Water	110	12,00	3,25 ²
Zwolsche Diep	110	12,00	3,00 ²
Zwanendiep	110	12,00	2,70 ²
Ramsdiep	110	12,00	3,00 ²
<i>Noord-Holland</i>			
Haven Oudeschild	90	<12,50	4,50
De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder Marinehaven Willemsoord	200		8,00
Oranjesluizencomplex			
– Noordersluis	70	13,50	3,30 ¹⁴
– Middensluis	90	17,50	3,30 ¹⁴
– Zuidersluis	70	13,50	3,30 ¹⁴
– Prins Willem Alexandersluis	<110	23,00	3,50 ¹⁴
	110–200	12,00	3,50 ¹⁴
Noordzeekanaal en Noordzeesluizen te IJmuiden			
– 1e Rijksbinnenhaven	325	42,00	13,10
– 2e Rijksbinnenhaven			3,50
– 2e Rijksbinnenhaven			5,70
– 3e Rijksbinnenhaven			6,50
– Kruithaven, buitenzijde (meerstoelen)			9,10
– Zijkanaal B			1,80
– Zijkanaal C		11,40	3,00
– Zijkanaal D			3,00
– Zijkanaal E			2,20
– Zijkanaal G over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal			8,00
– Zijkanaal H			1,30
Haven Marken	55	6,60	2,00
<i>Flevoland</i>			
IJsselmeer			
– 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
– Stevinsluis	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

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
Randmeren Flevoland			
- Nijkerkersluis	85	9,50	2,50
- Hardersluis	60	6,90	2,50
- Roggebotssluis	85	9,50	2,50
<i>Noord-Holland/Utrecht</i>			
Buitenhaven van Muiden en toegangsgemaal			
- Grote Zeesluis - IJmeer	45	7,50	1,80
Amsterdam-Rijnkanaal			
	200	23,00	4,00
Lekkanaal			
	200	17,70	3,30
Merwedekanaal (benoorden de Lek)			
	110	11,50	2,80 ¹⁸
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel			
- Doorslagsluis - km 2,2	39	5,45	1,75 ¹⁹
- km 2,2 - Oudewater (km 17,9)	39	5,45	1,75
- km 17,9 - Haastrechtse brug	39	5,45	1,90
<i>Zuid-Holland</i>			
Hollandsche IJssel			
- van km 0.0 tot km 1.1	110	11,50	2,70 ²⁰
- van km 1.1 tot km 3.4	110	11,50	3,15 ²⁰
- van km 3.4 tot km 4.5	110	11,50	3,60 ²⁰
- van km 4.5 tot km 7.0	110	11,50	4,05 ²⁰
- van km 7.0 tot km 19.7	110	11,50	4,70 ²⁰
Oude Maas (zeevaart)			
	175	25	8,80
Dordtsche Kil en de daarop aansluitende vaarweg naar de havens van het Industrie- en Havenschap Moerdijk (zeevaart)			
	175	25,00	8,00
Volkeraksluizen			
- duwstellen en slepen	200	23,00	4,75
- schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75
Boven-Merwede/Beneden-Merwede/Nieuwe Merwede/Noord/Oude Maas/Dordtsche Kil/Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet			
- algemeen	200	23,00	
- 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	
Beneden-Merwede			
			4,40 ²
Nieuwe Merwede (Biesboschsluis)			
	55	6,60	3,20
Noord			
			4,40 ²
Maasmond, Europoort			
			17,40
Breeddiep			
	110	12,20	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	90 ²¹		1,90
* overig gedeelte			2,10
Wilhelminakanaal			
- Amer - sluis I	110	11,50	3,00

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
- sluis I – sluis II	90	9,50	2,70
- sluis II – industriehaven Loven	63	7,20	2,10
- industriehaven Loven – Zuid-Willemsvaart	63	7,20	1,90
Markkanaal	90	9,50	2,50
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	7,25	2,10
Donge	110	11,50	3,00 ²²
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	200	23,00	
Schelde-Rijnverbinding			
- 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 ⁸
- duwstellen en slepen	200	23,00	4,75 ⁸
Kanaal door Zuid-Beveland			
- schepen en gekoppelde samenstellen	150	23,00	4,75 ⁸
- duwstellen en slepen	200	23,00	4,75 ⁸
Veerse Meer	130	18,00	
Roompotsluis	95	14,50	5,00 ²
Bergsediepsluis	34	6,00	2,00 ⁴
Handelshaven Breskens⁵	95		
Veerhaven Terneuzen	80	9,50	
<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			
- benedenstrooms van de sluis	80	8,30	2,50
- overig gedeelte	110	12,00	3,00
Julianakanaal			
algemeen			
- Maasbracht – haven Stein	110	14,00	3,00
- haven Stein – Gekanaliseerde Maas	110	12,00	3,00
- sluis Born, oude:	132	13,50	2,80
nieuwe:	137	14,00	3,00
duwstellen			
- Maasbracht – haven Stein	137	14,00	3,00
- haven Stein – Gekanaliseerde Maas	110	12,00	3,00
duwstellen > 137 m ¹⁰			
- sluis Maasbracht – km 36,6	185	12,00	2,80

vaarweg	lengte in m	breedte in m	diepgang in m
Maas			
- sluis Linne	137	13,50	3,00 ¹⁶
- sluis Roermond	137	13,50	3,00 ¹⁷
- sluis Belfeld nieuwe:	137	14,00	3,00
oude:	137	13,50	3,00 ¹¹
- sluis Sambeek nieuwe:	137	14,00	3,00
oude:	137	13,50	3,00 ¹²
- sluis Grave	137	14,00	3,20
- sluis Lith	113,50	13,50	3,50 ⁶
duwstellen > 137 m ¹⁰			
- Maasbracht (km 67,7) – Maas-Waalkanaal	185	12,00	2,80
Kanaal Wessem – Nederweert			
- km 0,00 – km 0,85	110	12,00	3,00
- km 0,85 – km 2,20	85	9,00	2,50
- km 2,20 – km 16,30	65	7,25	2,10
Noordervaart			
	55	6,80	1,65
Lateraalkanaal Linne-Buggenum			
	137	14,00	3,00
Maas-Waalkanaal			
algemeen			
- tussen de Gekanaliseerde Maas en km 10,7	137	14,00	3,00
- overig gedeelte			3,70 ¹³
duwstellen > 137 m ¹⁰			
- tussen de Gekanaliseerde Maas en km 10,07	185	12,00	2,80
- overig gedeelte	194,50	12,00	3,30
Kanaal van Sint Andries			
	110	13,50	3,50 ⁷

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

² Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP. De drempeldiepte van de Meppelerdiep-brug ligt op NAP – 3,50 m. De keersluis in Zwartsluis wordt gesloten bij een waterstand hoger dan NAP + 0,50 m en bij een waterstand lager dan NAP – 0,50 m.

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 m of hoger.

⁵ Kielspeling 10% van de waterdiepte.

⁶ Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal 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.

⁸ Bij een waterstand hoger dan of gelijk aan NAP – 0,75m of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,75 m.

¹⁰ Bij een waterstand NAP + 40 m of hoger te Borgharen is het niet toegestaan de Gekanaliseerde Maas tussen het Maas-Waalkanaal en Maasbracht te bevaren.

¹¹ Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 10,95 m.

¹² Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 7,70 m.

¹³ Of zoveel minder als de buiten- of de binnenwaterstand lager is dan NAP + 7,20 m.

¹⁴ Bij een waterstand van NAP – 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,50 m.

¹⁵ Schepen die gebruik maken van de hefopening in de spoor- en verkeersbrug Zutphen (km 928.150) moeten rekening houden met de volgende beperkingen:

a. de bodem ligt op ca. NAP + 0,50 m, d.w.z. ongeveer 0,50 cm hoger dan overigens in dat rivier-vak;

b. de bodembreedte op NAP + 0,50 m is slechts 8,00 m;

c. eerst op ca NAP + 2,50 m is een breedte van 12 m aanwezig;

d. bij doorvaart hiervan is een sterke waterspiegeldaling mogelijk.

¹⁶ Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 16,95 m.

¹⁷ Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 14,20 m.

¹⁸ Bij een waterstand van NAP -0,40 m op het Amsterdam-Rijnkanaal of hoger of zoveel minder als de waterstand lager is. Bij een waterstand van NAP + 1,35 m of hoger of zoveel minder als de waterstand op de Lek bij de Koninginnesluis is.

¹⁹ Bij een waterstand van NAP + 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand is bij de Doorslagsluis te Nieuwegein.

²⁰ Bij een waterstand t.o.v. NAP, of zoveel hoger of zoveel minder als de waterstand t.o.v. NAP.

²¹ Schepen langer dan 55 meter moeten zijn uitgerust met actieve kopbesturing.

²² Bij een waterstand van NAP + 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand beneden NAP + 0,50 m. is.

S

Bijlage 14, onderdeel a, komt te luiden:

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 Nieuwe Merwede;
6. de Dordtsche Kil;
7. het tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
8. de Nieuwe Maas;
9. de Nieuwe Waterweg;
10. de Maasmond;
11. het Calandkanaal;
12. het Beerkanaal;
13. het Hartelkanaal;
14. de Schelde-Rijnverbinding;
15. het Kanaal door Zuid-Beveland;
16. het Veerse Meer;
17. de tot de hoofdbetonning behorende betonde vaarwaters van het Volkerak, de Zuid-Vlije, het Krammer, het Keeten, het Mastgat en het Zijpe;
18. van de Oosterschelde: het Engelse Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije en het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije;
19. het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;
20. het Julianakanaal;
21. het Kanaal Wessem-Nederweert;
22. de Noordervaart;
23. het Kanaal Zutphen-Enschede met het Zijkanaal naar Almelo;
24. het Zwolle-IJsselkanaal;
25. het Meppelerdiep;
26. de Hollandsche IJssel;
27. de gekanaliseerde Hollandsche IJssel;
28. het Amsterdam-Rijnkanaal;
29. het Lekkanaal;
30. het Kanaal Almelo-de Haandrik;
31. het Merwedekanaal;
32. de gekanaliseerde Linge;
33. de Binnen- en Buitenhaven te Stellendam;
34. het Buiten-IJ;
35. het betonde vaarwater in het IJsselmeer, Markermeer en de Gouwzee;
36. het betonde vaarwater in de Randmeren;
37. het Afgesloten-IJ;
38. de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden;
39. de Zijkkanalen B, C, D, E, G en H. Zijkanaal G slechts over een lengte van 1000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal;
40. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;

41. de Veerhaven te Terneuzen;
42. het Maas-Waalkanaal;
43. het Kanaal van Sint Andries;
44. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
45. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
46. de Zuid-Willemsvaart;
47. het gedeelte van de rivier de Maas gelegen bovenstrooms van Borgharen;
48. de Bergsche Maas;
49. de Afgedamde Maas;
50. het Heusdensch Kanaal;
51. het Wilhelminakanaal;
52. het Markkanaal;
53. de Gekanaliseerde Dieze;
54. de Donge;
55. het Krabbersgat;
56. het Oostvaardersdiep;
57. het Noordzeekanaal,
58. de Overijsselse Vecht.

T

Bijlage 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 19 komt te luiden:
 19. de Neder-Rijn tot kmr 886;
2. Onderdeel 34 vervalt.

U

Bijlage 16, onderdeel 13, komt te luiden:

13. de Lek vanaf de bovenstroomse zijde van het splitsingspunt met het Lekkanaal;

V

Aan bijlage 16 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel 20 door een puntkomma, toegevoegd:

21. het betonde vaarwater van de Amer, met uitzondering van het gedeelte van km 261 tot km 262 en van km 251 tot km 254, mits het vaarwater recht wordt overgestoken;
22. het Lekkanaal;
23. het Amsterdam-Rijnkanaal;
24. de Geldersche IJssel vanaf de monding van het Twenthekanaal.

ARTIKEL III

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

ARTIKEL IV

Dit besluit wordt aangehaald als: Achtste wijzigingsbesluit Binnenvaart-politiereglement.

¹ Stb. 1996, 250, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1997, Stb. 726.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

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

's-Gravenhage, 20 juni 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de zesde juli 2000

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

Het voorliggende ontwerp voor een achtste wijzigingsbesluit van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) heeft mede tot doel dit reglement aan te passen aan de huidige beheersituatie van de vaarwegen en de daarin gelegen waterstaatswerken. Een aantal vaarwegen en waterstaatswerken zijn inmiddels door het rijk overgedragen aan gemeenten en provincies. Deze vaarwegen en waterstaatswerken waren opgenomen in de verschillende bijlagen behorende bij artikelen van hoofdstuk 9 BPR (Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de in beheer bij het Rijk zijnde vaarwegen en op andere met name genoemde vaarwegen). Die vaarwegen en waterstaatswerken zijn thans uit die bijlagen geschrapt, omdat de regelgeving met betrekking tot deze vaarwegen en waterstaatswerken thans een zaak van de gemeenten en provincies is geworden die deze vaarwegen en waterstaatswerken in beheer hebben gekregen. Tevens worden enkele vaarwegen in beheer bij het rijk alsnog onder de werking van hoofdstuk 9 BPR gebracht.

Tenslotte bevat het onderhavige ontwerpbesluit een aantal redactionele wijzigingen die tot doel hebben de leesbaarheid en de overzichtelijkheid van het BPR te verbeteren.

Algemene wetgevingsaspecten

Het ontwerpbesluit is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en beoogt uitvoering te geven aan diverse bepalingen uit die wet. Er is geen sprake van overlapping met bestaande of in voorbereiding zijnde regelingen.

Voor de uitvoering van de voorgestelde regeling kan gebruik gemaakt worden van de reeds bestaande organen; met de opsporing van overtreding van nieuwe regels zullen personen worden belast die thans reeds aangewezen zijn als opsporingsambtenaar. Het Korps Landelijke Politiediensten en de Afdeling Rivierpolitie van de regio-politie Rotterdam-Rijnmond, die in de praktijk het overgrote deel van de handhaving voor hun rekening nemen, is door middel van hun deelname aan het Overlegkader Nautische Zaken Binnenvaart, waarin het varende bedrijfsleven, het rijk en relevante andere overheden over nautische binnenvaartaangelegenheden met elkaar overleg plegen, bij het opstellen van de nieuwe regels betrokken geweest.

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

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Dit artikel bevat enkele aanpassingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Onderdeel A betreft een aanpassing van artikel 7a.

De in de artikelen 1.03, derde lid, en 8.05, neergelegde normen zijn elders in het BPR als zelfstandig feit strafbaar gesteld en dienen derhalve als artikelen waarvan de overtreding geen strafbaar feit oplevert aan artikel 7a van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement te worden toegevoegd. In dat artikel 7a worden immers de artikelen van het BPR opgesomd waarvan overtreding geen strafbaar feit oplevert.

Onderdeel B betreft het vervallen van artikel 8.

Dit artikel heeft met de inwerkingtreding van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken zijn betekenis verloren.

Artikel II

In dit artikel worden in de onderdelen A tot en met V de verschillende wijzigingen en aanvullingen vastgesteld die in deel I, deel II en in de bijlagen 9 en 10 en 13 tot en met 16 van het BPR zijn aangebracht.

Toelichting bij de gewijzigde of toegevoegde artikelen en de gewijzigde bijlagen van het Binnenvaartpolitiereglement

Artikel 1.01, onderdeel r.1.

Hier wordt een definitie van de term «snel flikkerlicht» opgenomen, in verband met het opnemen van deze term in artikel 3.08, vijfde lid, BPR.

Artikel 1.02, vierde lid, onderdeel a

Aan de opsomming in dit onderdeel worden een aantal artikelen en onderdelen van artikelen toegevoegd, voor de naleving waarvan nu ook de exploitant verantwoordelijk is geworden. Het betreft hier bepalingen met betrekking tot het gebruik van de vaarweg, belading en het ligplaats nemen (ankeren en meren).

Artikel 1.10

De onderdelen e en f van het eerste lid, van artikel 1.10 BPR zijn aangepast aan het gewijzigde artikel 4A.01 BPR en de nieuwe Telecommunicatiewet.

Het tweede en het derde lid zijn nieuw en komen overeen met het artikel 1.10, tweede lid, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR). Hierdoor hoeven aan boord van een duwbak die is voorzien van een metalen plaat als beschreven in artikel 1.10, tweede lid, van het RPR, ook op scheepvaartwegen waar het BPR van toepassing is, geen documenten als voorgeschreven in de onderdelen a en g van het eerste lid mee te worden gevoerd. Voor duwbakken voorzien van een metalen plaat als beschreven in artikel 4, tweede lid, van de Regeling Vrijstellingen Binnenschepenwet was dat reeds het geval.

Duwbakken worden vaak door wisselende duwbotten verplaatst, waardoor de kans op het niet aanwezig zijn van die documenten (bijvoorbeeld door verlies) zeer groot is. Door middel van de bedoelde metalen plaat is de aanwezigheid van de noodzakelijke gegevens gewaarborgd.

Artikel 3.08, vijfde lid

Draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen en schepen met een meervoudige romp varen doorgaans met een snelheid die hoger is dan 30 km per uur, waardoor het voor de overige scheepvaart moeilijker wordt adequaat op de nadering te reageren. Om die reden is in artikel 6.01a bepaald dat schepen van het genoemde type verplicht zijn aan andere schepen de ruimte te laten die deze nodig hebben om hun koers te volgen en om te manoeuvreren. Dergelijke schepen mogen niet verlangen dat de overige scheepvaart voor hen uitwijkt.

Om die overige scheepvaart er op te attenderen dat een schip in aantocht is waarvoor niet hoeft te worden uitgeweken en er sprake kan zijn van heftige waterbewegingen ten gevolge van een hoge snelheid, moeten bedoelde schepen zowel overdag als 's nachts tijdens de vaart twee gele krachtige snelle flikkerlichten tonen.

Artikel 3.09, tweede lid

De aanpassing van het tweede lid van dit artikel betreft het herstel van een fout die is ontstaan door de nieuwe vormgeving van het hoofdstuk 3, waarbij de term «tekens» een algemene betekenis heeft gekregen voor zowel dag- als nachttekens. Deze term is dan ook gewijzigd in de term «toplichten».

Artikel 4A.01

De wijzigingen in dit artikel betreffen met name het in overeenstemming brengen van artikel 4A.01 BPR met artikel 4.05 RPR. Het eerste en het tweede lid komen in de nieuwe redactie inhoudelijk overeen met artikel 4.05, eerste en tweede lid, RPR en vervangen het oude eerste, tweede en derde lid. Verwezen wordt naar de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de Binnenvaart, waarin, in overeenstemming met het Internationale Radioreglement, behorend bij het Internationale Telecommunicatieverdrag (Trb. 1993, 138), op Europees niveau afspraken zijn gemaakt met betrekking tot de toelating en certificering van marifoons voor de binnenvaart.

Het oude vierde, vijfde en zesde lid worden vernummerd tot respectievelijk derde, vierde en vijfde lid.

Er is een nieuw zesde lid opgenomen waardoor met betrekking tot de aan een marifoon te stellen eisen een ontheffing kan worden verleend aan schepen die worden gebruikt ten behoeve van het redden van mensen, zoals die van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM).

Reddingsboten die aan de zeezijde zijn gestationeerd moeten zonnodig op de binnenwateren dienst kunnen doen en omgekeerd, ook al voldoen de op deze schepen in gebruik zijnde marifoons alleen aan de eisen voor de zeevaart. De ontheffingen dienen schip gebonden te zijn met als voorwaarde dat bij vervanging van de marifoon wordt overgegaan op een combi-marifoon, die zowel aan de eisen voor de binnenvaart als aan die voor de zeevaart kan voldoen.

Een nieuw zevende lid is opgenomen om de mogelijkheid tot ontheffing te bieden ten behoeve van bijvoorbeeld kleine open rondvaartboten in afgesloten dan wel nagenoeg afgesloten gebieden, waar het hebben van een marifooninstallatie niet onontbeerlijk is voor de veiligheid van de opvarenden en de scheepvaart. Het gebruik van een marifooninstallatie in een dergelijk gebied heeft weinig zin omdat de infrastructuur daarop niet is ingericht (geen verkeersposten), terwijl er geen overige scheepvaart plaatsvindt die adequaat zou kunnen reageren op een oproep.

Artikel 6.01a

Dit artikel, dat de verhouding regelt tussen snelle schepen en conventionele schepen, wordt mede van toepassing verklaard op snelle schepen van het katamaran type. Met name snelle passagiersdiensten die thans reeds op Nederlandse vaarwegen actief zijn, zijn schepen met een meervoudige romp. In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wordt een meer gedetailleerde regeling voor snelle schepen in het RPR bestudeerd. De basisregel zal ook daarbij de algemene uitwijkplicht van snelle schepen voor de conventionele vaart zijn. Dit beginsel is in de praktijk inmiddels reeds aanvaard.

Nieuw is dat deze algemene uitwijkplicht niet geldt voor kleine schepen, omdat die gebonden zijn aan de landelijk geldende maximum-snelheid van 20 km per uur, en alleen van toepassing is op schepen die ten opzichte van het water sneller kunnen varen dan 30 km per uur.

Voor de overige scheepvaart is duidelijk wanneer ze met een dergelijk schip te maken hebben, omdat deze laatsten voorzien zijn van twee gele

krachtige snelle knipperlichten. Zie ook de toelichting op artikel 3.08, vijfde lid, BPR.

Artikel 6.02, derde lid

In havens is zowel overdag als 's nachts beroepsvaart aanwezig die gebruik maakt van snelle motorboten. Deze beroepsvaart houdt zich met name bezig met het verlenen van diensten aan de scheepvaart. In toenemende mate werd hierbij als knellend ervaren dat in het BPR niet in de mogelijkheid werd voorzien om scheepvaartwegen of gedeelten daarvan aan te wijzen, waar het «des nachts» is toegestaan met een grotere snelheid dan 20 km per uur te varen.

Derhalve wordt die mogelijkheid door middel van de onderhavige wijziging in het leven geroepen en toebedeeld aan de bevoegde autoriteit, die inzicht heeft in de verkeerssituatie ter plaatse.

Artikel 6.28, lid zeven bis, artikel 9.08, en bijlage 10

Het varend bunkeren is over het algemeen niet een gevaar veroorzakende dan wel verontreinigende activiteit. Bepaalde plaatsen zijn echter niet geschikt voor bunker-operaties. In het verleden, toen het Algemeen reglement van politie voor rivieren en Rijkskanalen (ARP) nog van kracht was, was het bunkeren vergunningplichtig. In de vergunning waren voorwaarden opgenomen waaraan bij het bunkeren moest worden voldaan en welke vaarwegen waren uitgezonderd van de mogelijkheid tot bunkeren. Met het intrekken van het ARP is het bunkeren op de Rijksvaarwegen geliberaliseerd, waardoor het uitoefenen van het bunkerbedrijf is vergemakkelijkt. Gebleken is echter dat het varend bunkeren op bepaalde wateren kan leiden tot gevaarlijke situaties waardoor zowel de scheepvaart als het aquatisch milieu in gevaar worden gebracht. Deze situaties komen met name voor bij sluiscomplexen en in natuurgebieden.

In artikel 6.28, lid 7bis, wordt daarom het innemen van brandstof, op welke wijze dan ook, op een wachtplaats van een sluis en in een sluis verboden, terwijl in artikel 9.08 de mogelijkheid wordt geschapen om bepaalde vaarwegen aan te wijzen waar het, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, verboden is om varend brandstof in te nemen. De vaarwegen waarvoor wordt gemeend dat een dergelijk verbod thans van toepassing dient te zijn worden opgesomd in de nieuwe bijlage 10.

Het op een ligplaats brandstof innemen («laden») is reeds geregeld in artikel 9.03, tweede lid onderdeel b.

Artikel 7.07, derde lid

Het oude derde lid van artikel 7.07 was uitsluitend van toepassing op ligplaatsen in sluizen, wachtplaatsen van sluizen en van bruggen en op andere wachtplaatsen. De toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in met name containers leidt ertoe dat er bij het ligplaats nemen voor korte tijd steeds meer congestie ontstaat. De bevoegde autoriteit krijgt met de invoering van het nieuwe derde lid meer armslag om het ligplaats nemen, met name voor korte tijd, zoals ten behoeve van het aan wal zetten van een personenauto of het innemen van proviand, beter te kunnen reguleren zonder dat daarvoor ingrijpende besluiten hoeven te worden genomen.

Artikel 9.04, vierde lid

Door deze wijziging wordt het mogelijk om op de vaarweg ten westen van de sluisen te IJmuiden aan bijvoorbeeld roeiboten ontheffing te geven van de verplichting voorzien te zijn van een motor die voor onmiddellijk

gebruik gereed is en waarmee een snelheid van tenminste 6 kilometer per uur door het water kan worden gehandhaafd.

Artikel 10.11

Dit is een nieuw artikel dat een regeling bevat, die nodig is geworden omdat door middel van het gewijzigde artikel 4A.01 op alle vaarwegen waarop het BPR van toepassing is de eisen van de Regionale regeling betreffende de marifoondienst in de binnenvaart van kracht zijn geworden. Ook zeeschepen zouden hieronder komen te vallen. Dit nu wordt voorkomen door deze schepen op de wateren van hoofdstuk 10 uit te zonderen, mits de marifooninstallatie van een in een uitvoeringsregeling toegelaten type is.

Artikel 11.01, eerste lid, eerste zin

Hiermee is dit artikellid met de gewijzigde plaatselijke situatie in overeenstemming gebracht.

Artikel 13.01

Aangezien het verrichten van de in dit artikel genoemde handelingen op de rede van Den Helder en in het daar gelegen havengebied in de praktijk toch noodzakelijk is gebleken, heeft de bevoegde autoriteit de mogelijkheid gekregen toestemming te verlenen om de in dit artikel verboden handelingen toch te verrichten.

Bijlagen 9 tot en met 16

Met betrekking tot de bijlagen 9 tot en met 16, in samenhang met de betreffende artikelen van hoofdstuk 9, heeft een evaluatie plaats gevonden, waarbij is gebleken dat er wijzigingen moeten worden aangebracht in de vermelding van een aantal vaarwegen. In het belang van een zo groot mogelijke duidelijkheid voor de gebruiker van het reglement zijn enkele van de aangepaste bijlagen in hun geheel opnieuw opgenomen.

Ingevolge artikel 52 van de Scheepvaartverkeerswet is het ontwerp van het besluit bekendgemaakt in Staatscourant 1999, 25 en overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Door meerdere instanties zijn daarna wijzigingsvoorstellen met betrekking tot het ontwerp-besluit gedaan. Deze wijzigingsvoorstellen hebben, naast een aantal ondergeschikte wijzigingen van het besluit, tot gevolg gehad dat thans in het besluit is opgenomen dat draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen en motorschepen met een meervoudige romp, niet zijnde een klein schip, die sneller kunnen varen dan 30 km per uur ten opzichte van het water, overdag en 's nachts, naast de overige tekens die ze reeds op grond van het BPR moeten voeren, twee gele krachtige snelle flikkerlichten moeten tonen (artikel 3.08, vijfde lid, BPR).

Om reden van handhaafbaarheid is ervan afgezien om snelle motorboten die niet voor recreatieve of voor watersportdoeleinden worden gebruikt in zijn algemeenheid de mogelijkheid te geven sneller te varen dan 20 km per uur. In plaats daarvan is in het besluit nu voor de bevoegde autoriteit ook de mogelijkheid geopend om scheepvaartwegen of gedeelten daarvan aan te wijzen, waar het 's nachts is toegestaan met een snelle motorboot met een hogere snelheid te varen dan 20 km per uur (artikel 6.02, derde lid, BPR).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos