

---

## 382

### **Besluit van 10 oktober 2016 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van de resoluties 2015-I en -II van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

---

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 5 september 2016, nr. IenM/BSK-2016/170452, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van respectievelijk 3 juni en 3 december 2015 (protocollen 2015-I-14 en -15 respectievelijk 2015-II-17) en de artikelen 4, eerste lid, onderdelen a en b, en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 21 september 2016, nr. No.W14.16.0268/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 6 oktober 2016, nr. IenM/BSK-2016/207327, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Rijnvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.06 wordt «11.01, 11.02, 11.03, 11.04 en 11.05» vervangen door: 11.01 en 11.02.

B

Artikel 7.03 komt te luiden:

#### **Artikel 7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen**

1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting mogen niet ankeren en geen gebruik maken van spudpalen:

a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;

b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen ingevolge het eerste lid, onder a, verboden zijn, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

C

Artikel 9.07 derde lid, onder c, komt te luiden:

c) De schipper van een schip of een samenstel met een lengte van meer dan 110 m moet zich overeenkomstig artikel 12.03, tweede lid en zesde lid, onder b, melden.

D

Artikel 9.08 komt te luiden:

#### **Artikel 9.08 Nachtvaart op het riviergedeelte Bingen – St. Goar**

Tussen Bingen (km 530,00) en St. Goar (km 556,00) mag des nachts een schip slechts varen indien het gebruik maakt van marifoon op kanaal 10 (schip-schip) en kanaal 18 respectievelijk 24, en moet een afvarend schip gebruik maken van radar.

E

De artikelen 11.01 en 11.02 komen te luiden:

#### **Artikel 11.01 Ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen**

1. De grootste lengte van een schip mag niet meer bedragen dan 135 m en de grootste breedte mag niet meer bedragen dan 22,80 m. De breedte van een schip mag niet meer bedragen dan:

a. 17,70 m op het riviergedeelte tussen Bingen (kmr 528,50) en St. Goar (kmr 556,00) en

b. 15 m op het riviergedeelte tussen Pannerden (kmr 867,46) en het Lekkanaal (kmr 949,40).

2. De voor het betreffende riviergedeelte bevoegde autoriteiten mogen met betrekking tot de breedte een vergunning afgeven voor het bevaren van dat gedeelte.

3. Een schip met een lengte van meer dan 110 m mag slechts varen, wanneer zich aan boord een persoon bevindt, die houder is van een radargetuigsschrift, dan wel van een ander volgens het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven of als gelijkwaardig erkend diploma.

4. Een schip, met uitzondering van een passagiersschip, met een lengte van meer dan 110 m, mag alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet. Een passagiersschip met een lengte van meer dan 110 m, mag alleen dan bovenstrooms van Mannheim varen indien het aan de vereisten van artikel 22a.05, derde lid,

van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn voldoet.

De door de bevoegde autoriteiten voor het te bevaren riviergedeelte tussen Bazel en Mannheim reeds verleende vergunningen voor schepen met een lengte tussen 110 m en 135 m, die op 30 september 2001 geldig waren, blijven onder de voorwaarden die in verband met de veiligheid gesteld zijn, op het betreffende riviergedeelte van kracht.

### **Artikel 11.02 Ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen**

1. Een duwstel en een gekoppeld samenstel mogen de in het tweede en derde lid genoemde afmetingen niet overschrijden. Zij mogen slechts met de toegelaten afmetingen varen indien deze zijn vermeld in het certificaat van onderzoek met opgave van de toegelaten formatie en de toegelaten belading voor de van toepassing zijnde vaarrichting.

2. De bevoegde autoriteit kan duwstellen en gekoppelde samenstellen met grotere afmetingen, dan die welke volgens het derde lid zijn toegelaten, met ander wijzen van aandrijving en vermogen en bij andere waterstanden bij wijze van proef voor het te bevaren gedeelte toelaten.

3. Voor de betreffende riviergedeelten zijn in op- en afvaart de volgende afmetingen van toepassing:

Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
<b>3.1 Bazel (km 166,53) t/m sluisen Iffezheim (km 334,00)</b>		
a) Sluisen Kembs		
aa) westelijke sluis	180	22,90
bb) oostelijke sluis	186,50	22,90
b) Sluisen Ottmarsheim		
aa) grote sluis	183	22,80
bb) kleine sluis	183	11,45
c) Sluisen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim en Rhinau		
aa) grote sluis	183	22,80
bb) kleine sluis	183	11,45
Deze lengte mag met toestemming van de bevoegde autoriteit worden verhoogd tot 185 m. In dit geval is artikel 6.28, zevende lid, onder a en e, niet van toepassing.		
d) Sluisen Gerstheim en Straatsburg		
aa) grote sluis	185	22,90
bb) kleine sluis	185	11,45
e) Sluisen Gambsheim en Iffezheim	270	22,90
De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten		
<b>3.2 a) Sluisen Iffezheim (km 334,00) t/m Lorch (km 540,20)</b>	193	22,90
b) Karlsruhe (km 359,80) t/m/ Lorch (km 540,20)	153	34,35
bovendien		
Alleen de afvaart en bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van 1,20 m en meer, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten. Voor zover de duwboot langs zijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.		
<b>3.3 Lorch (km 540,20) t/m St. Goar (km 556,00)</b>		
a) In opvaart	186,50	22,90
b) In afvaart	116,50	22,90
De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten.		
c) Bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub tussen 0,85 m en hoogwaterpeil I bovendien voor duwstellen:		
aa) in opvaart	193	22,90
bb) in afvaart	193	12,50
d) Onderdeel c geldt slechts indien het duwstel beschikt over		
aa) bij een breedte tot en met 12,50 m:		
aaa) een meerschroef aandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 360 kW, of		

Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m	
<p>bbb) een eenschroefsaandrijving en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij ten minste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;</p> <p>bb) bij een breedte van meer dan 12,50 m:0</p> <p>een meerschroefsaandrijving met twee van elkaar onafhankelijke aandrijvingen en een of meer vanuit de stuurstand bedienbare boegbesturingsinstallaties met een vermogen van in totaal ten minste 500 kW, waarbij ten minste de helft van het vermogen aan de kop of het samenstel of op de voorste duwbakken aanwezig is;</p> <p>cc) bij een lengte van meer dan 186,50 m in de afvaart:</p> <p>een meerschroefsaandrijving en, bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van meer dan 3,50 m, over een specifiek vermogen van ten minste 0,5 kW per ton lading.</p>			
3.4	a) <b>St. Goar</b> (km 556,00) t/m <b>Gorinchem</b> (km 952,50) b) in afvaart	193 153	22,90 34,35
<p>bovendien</p> <p>c) Onderdeel b geldt op het gedeelte:</p> <p>aa) St. Goar (km 556,00) t/m Rolandswerth (km 641,80) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Kaub van 1,20 m en meer;</p> <p>bb) Rolandswerth (km 641,80) tot en met het Spijksche Veer (km 857,40) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Ruhrort van 2,10 m en meer;</p> <p>cc) het Spijksche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) alleen bij een waterstand op de peilschaal bij Lobith van 8,50 m en meer, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij een lagere waterstand uitdrukkelijk heeft toegelaten.</p> <p>Voor zover de duwboot langszijde daarvan vastgemaakte duwbakken meevoert, moeten deze onbeladen zijn.</p>			
3.5	<b>Bad Salzig</b> (km 564,30) t/m <b>Gorinchem</b> (km 952,50) onverminderd de bepalingen van lid 3.4 voor duwstellen:		
	a) in opvaart (lange formatie)	269,50	22,90
	b) in afvaart (brede formatie)	193	34,35
<p>c) In de gevallen van de onderdelen a en b mag een duwstel:</p> <p>aa) niet meer dan zes duwbakken bevatten. In afvaart mogen ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 1,50 m of meer hebben. Zeeschipbakken mogen slechts langszijde van andere duwbakken vastgemaakt worden meegevoerd; vier zeeschipbakken achter elkaar gelden daarbij als één duwbak;</p> <p>bb) slechts varen, indien aan de kop van het samenstel een vanuit de stuurstand van de duwboot bedienbare boegbesturingsinstallatie beschikbaar is.</p> <p>d) Op het riviergedeelte Bad Salzig (km 564,30) tot en met het Spijksche Veer (km 857,40) mag een duwstel bovendien slechts varen, indien de waterstand op de peilschaal bij Ruhrort tussen 2,75 m en 7,15 m is gelegen, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten.</p> <p>e) Op het riviergedeelte Spijksche Veer (km 857,40) tot en met Gorinchem (km 952,50) mag, tenzij de bevoegde autoriteit de vaart bij andere waterstanden uitdrukkelijk heeft toegelaten, een duwstel bovendien slechts varen</p> <p>aa) indien de waterstand op de peilschaal bij Lobith tussen 8,50 m en 13,50 m is gelegen;</p> <p>bb) indien het geen gevaarlijke stoffen vervoert, voor het vervoer waarvan een certificaat van goedkeuring volgens het ADN is vereist;</p> <p>cc) met een duwboot met een lengte van niet meer dan 40 m, indien bovendien:</p> <p>aaa) het maximale vermogen van de aandrijving van de duwboot niet groter is dan 4.500 kW;</p> <p>bbb) in de lange formatie ten minste vier duwbakken een diepgang hebben van 2,50 m of meer. In afvaart in de brede formatie mag op dit gedeelte ook zonder boegbesturingsinstallatie worden gevaren, indien ten minste twee en ten hoogste vier duwbakken een diepgang van 2,50 m of meer hebben en twee daarvan in de as van het duwstel zijn geplaatst.</p>			
3.6	a) <b>Pannerden</b> (km 867,46) t/m/ <b>Iekkanaal</b> (km 949,40) b) voor duwstellen met een lengte van meer dan 110 m en een boegbesturingsinstallatie van voldoende vermogen. Tussen <b>Ijsselkop</b> (km 878,60) en <b>Arnhem</b> (km 885,00) is het verboden voorbij te lopen en te ontmoeten.	135 186,50	15 11,45
<p>De bevoegde autoriteit kan een grotere lengte toelaten. Voorts bedragen de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen varend op het Amsterdam-Rijnkanaal die de Lek bij Wijk bij Duurstede oversteken 200 m (lengte) en 23,00 m (breedte).</p>			

Gedeelte	Lengte in m	Breedte in m
3.7 <b>Lekkanaal</b> (km 949,40) t/m <b>Krimpen</b> (km 989,20)		
a) korte formatie	116,50	22,90
b) lange formatie	193	11,45
De bevoegde autoriteit kan grotere afmetingen toelaten.		

F

De artikelen 11.03 tot en met 11.05 vervallen.

G

Artikel 12.02 komt te luiden:

**Artikel 12.02 Functie van de waarschuwingsposten op het riviergedeelte Oberwesel – St. Goar**

1. Het riviergedeelte dat door de districtscentrale Oberwesel wordt gewaarschuwd (riviergedeelte met waarschuwingsposten), bevindt zich in de sector van km 548,50 tot km 555,43 (bijlage 9).

2. In het riviergedeelte Oberwesel–St. Goar zijn de volgende waarschuwingsposten opgesteld:

Post A: km 550,57, linkeroever, bij de Ochsenturm te Oberwesel;

Post B: km 552,80, linkeroever, bij de Kammereck;

Post C: km 553,61, linkeroever, bij de Betteck;

Post D: km 554,34, linkeroever, tegenover de Loreley («Die Lützelsteine»);

Post E: km 555,43, linkeroever, bij Die Bank.

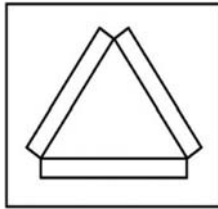
3. De nadering van afvaart, met uitzondering van kleine schepen, wordt aan de opvaart aangekondigd door de waarschuwingsposten A, C, D en E.

Op de betreffende gedeelten toont elke waarschuwingspost zijn lichttekens aan de opvaart, op boven elkaar geplaatste borden als volgt:

Bord	Nr. van het gedeelte	Bovenstroomse grens van het gedeelte	Benedenstroomse grens van het gedeelte
Post A: bij de Ochsenturm			
Boven	1	km 548,50	km 549,50
Onder	2	km 549,50	km 550,57
Post C: bij de Betteck			
Boven	3	km 550,57	km 551,30
Midden	4	km 551,30	km 552,40
Onder	5	km 552,40	km 553,60
Post D: tegenover Loreley («Die Lützelsteine»)			
Boven	4	km 551,30	km 552,40
Midden	5	km 552,40	km 553,61
Onder	6	km 553,61	km 554,34
Post E: bij Die Bank			
Boven	6	km 553,61	km 554,34
Onder	7	km 554,34	km 555,43

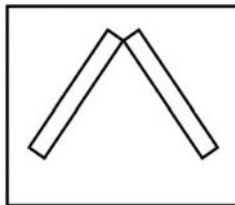
4. De door de waarschuwingsposten gegeven tekens hebben voor de betreffende gedeelten de volgende betekenis:

a) drie witte lichtstrepen in de vorm van een driehoek (fig. 1): op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van meer dan 110 m.



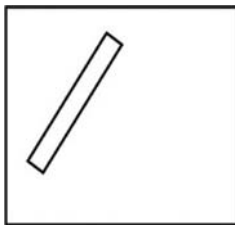
**Fig.1**

b) twee witte lichtstrepen in de vorm van een dak (fig. 2): op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één samenstel met een lengte van niet meer dan 110 m, of één schip met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 15 m.



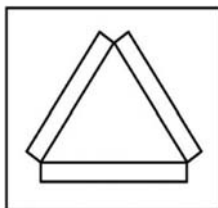
**Fig.2**

c) een naar rechts neigende witte lichtstreep (fig. 3): op het gedeelte bevindt zich afvarend ten minste één schip met een lengte van niet meer dan 110 m.



**Fig.3**

d) een horizontale witte lichtstreep (fig. 4): op het gedeelte bevindt zich geen afvaart.



**Fig.4**

5. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

a) op post A:

aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht: aan de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingspost in bedrijf is.

bb) aanvullend een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht: een samenstel met een lengte van meer dan 110 m vaart bij de Tauberwerth (gedeelte 3) stroomopwaarts.

b) op post B:

een alleen voor de afvaart zichtbaar wit knipperlicht: een opvarend gekoppeld samenstel of een duwstel, waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt, vaart om de Betteck heen.

6. Wanneer de afvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten A of B aangeduid. Wanneer de opvaart moet stilhouden, wordt zulks door twee, slechts voor haar zichtbare, rode lichten boven elkaar op de posten D of E aangeduid.

H

In hoofdstuk 12 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 12.03 Bijzondere vaarregels voor het riviergedeelte met waarschuwingsposten**

1. Bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,61 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) is het in bepaalde verkeerssituaties verboden te ontmoeten. Het verbod tot ontmoeten geldt:

a) voor een opvarend schip of samenstel met een lengte van niet meer dan 110 m, met uitzondering van een klein schip, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, aan dit schip of samenstel wordt getoond,

b) voor een opvarend schip met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a of b, aan dit schip wordt getoond,

c) voor een opvarend samenstel met een lengte van meer dan 110 m, indien op post A, C of E in het onderste veld een lichtsein overeenkomstig artikel 12.02, vierde lid, onder a, b of c, aan dit samenstel wordt getoond.

Bij een verbod tot ontmoeten als bedoeld in de eerste volzin moet een opvarend schip beneden de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth stilhouden, tot de afvarende schepen respectievelijk km 555,60, km 553,60 dan wel km 551,20 zijn voorbijgevaren.

2. Een opvarend schip, met uitzondering van een klein schip, moet bij het naderen van de Bankeck, de Betteck dan wel de Tauberwerth de afvarende schepen via de marifoon oproepen en hun verzoeken hun categorie, hun naam, hun positie en hun vaarrichting op te geven.

3. Na overschrijding van het hoogwaterpeil I op de peilschaal bij Kaub (4,60 m) geldt voor alle schepen en samenstellen, met uitzondering van kleine schepen, bij de Bankeck (km 555,60 tot km 555,20), bij de Betteck (km 553,60 tot km 553,30) en bij de Jungferngrund (km 551,20 tot km 550,60) een verbod tot ontmoeten en voorbijlopen.

4. Een afvarend schip met een breedte van 15 m en meer moet bij km 548,00 op kanaal 18 «Oberwesel Wahrschau» oproepen en zijn categorie, zijn naam, zijn positie, zijn breedte en zijn vaarrichting opgeven.

5. Een schip, met uitzondering van een klein schip, dat binnen het riviergedeelte dat met waarschuwingsposten geregeld wordt aanlegt of afvaart dan wel keert en weer terug vaart, moet dit per marifoon op kanaal 18 meedelen aan de districtscentrale via de oproepcode «Oberwesel Wahrschau».

6. Is de waarschuwingspost buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften:

a) De voorschriften onder het eerste en het tweede lid gelden voor alle opvarende schepen en samenstellen.

Indien er zich geen afvarend schip meldt, mag een opvarend schip de Bankeck, de Betteck dan wel de Jungferngrund niet voorbijvaren dan

nadat het op kanaal 10 een lage toon met een tijdsduur van één seconde heeft ontvangen. Deze toon dient ter controle van het op juiste wijze functioneren van de marifoon op het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar.

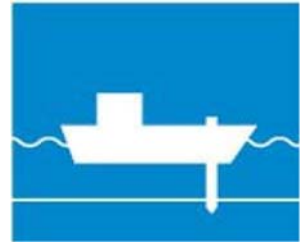
b) Een afvarend schip moet bij het voorbijvaren van km 548,50 boven de haven van Oberwesel, van de bovenstroomse splitsingston bij de Geisenrücken (km 552,00) en van de Betteck (km 553,60) zijn categorie, zijn naam, zijn positie en zijn vaarrichting opgeven. Het moet dezelfde inlichtingen geven wanneer het daartoe door een opvarend schip wordt opgeroepen. Na iedere melding moet het opnieuw op de marifoon uitluisteren.

I

In bijlage 7, afdeling I, onderdeel E (aanwijzingstekens) wordt na teken E 6 een teken ingevoegd, luidende:

---

**E.6.1** Toestemming gebruik te maken van spudpalen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is aangebracht. (artikel 7.03 lid 3)



---

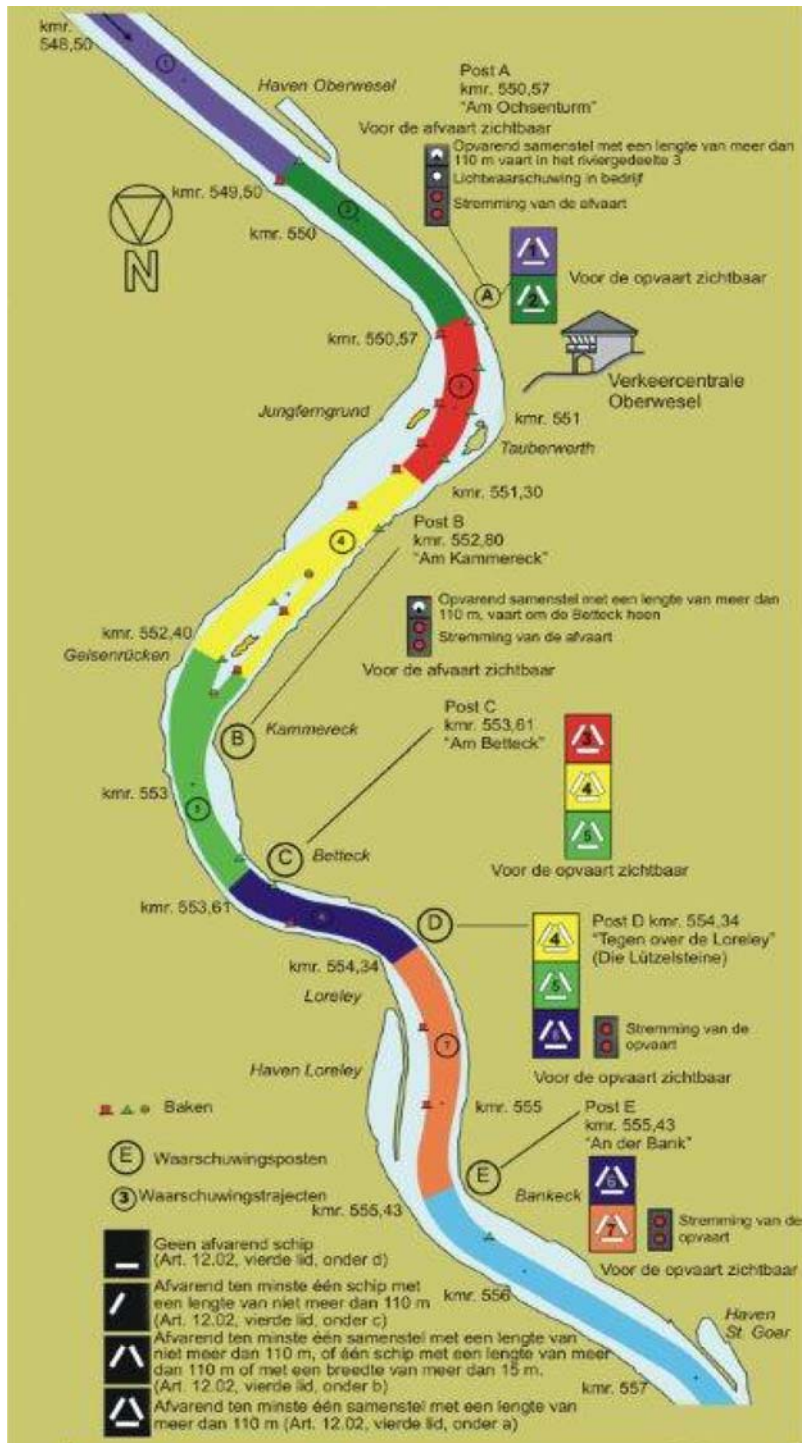
J

Bijlage 9 komt te luiden:



## Bijlage 9

### WAARSCHUWINGSPOST OBERWESEL – ST. GOAR KM 548,50 – 555,43



Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2016.

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

Wassenaar, 10 oktober 2016

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *zevenentwintigste* oktober 2016

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
G.A. van der Steur

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr) gewijzigd bij resoluties 2015-I en 2015-II van respectievelijk 3 juni 2015 en 3 december 2015 (protocollen 2015-I-14 en -15 respectievelijk 2015-II-17). Dit besluit strekt er toe om die wijzigingen met ingang van 1 december 2016 in de Nederlandse versie van het Rpr te implementeren. De bovengenoemde protocollen betreffen hoofdzakelijk het ankeren en het gebruik van zogenoemde spudpalen, de omzetting van een tijdelijke verkeersregeling voor het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar in een definitieve, de omzetting van tijdelijke voorschriften met betrekking tot de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen, duwstellen en andere samenstellen in definitieve voorschriften en enkele daarmee samenhangende wetstechnische aanpassingen.

### **Administratieve lasten en nalevingskosten**

Deze wijzigingen betreffen aanpassingen van technische eisen aan schepen en verkeersvoorschriften op de Rijn. Deze leiden niet tot nieuwe informatieverplichtingen en nalevingskosten. Het optrekken van de toegelaten scheepsafmetingen op het riviergedeelte van het Gebirge (zie de toelichting op onderdeel E) maakt de voorheen voorgeschreven ontheffing voor grotere schepen in dat gebied overbodig. Het betreft ongeveer 185 ontheffingen voor Nederlandse schepen (70% van de in totaal 265 in omloop zijnde ontheffingen), waarvan jaarlijks de helft (ongeveer 93 ontheffingen) verlengd moet worden à € 250,00. Dat is een jaarlijkse verlichting van nalevingskosten van € 23.250,00.

### **Internetconsultatie**

Aangezien dit wijzigingsbesluit de implementatie regelt van resoluties van de CCR betreft zonder beleidsruimte is afgezien van internetconsultatie.

### **Vaste verandermomenten**

Bij het onderhavige besluit zijn de vaste verandermomenten buiten toepassing gelaten, aangezien de inwerkingtreding met ingang van 1 december 2016 voortvloeit uit de bovengenoemde resoluties van de CCR. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten. Derhalve is ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgrond «d» uit het vierde lid van aanwijzing 174 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing. Bovendien waren de geadresseerden van het merendeel van deze normen feitelijk al eerder op de hoogte ervan aangezien deze al enige jaren golden als voorschriften van tijdelijke aard (bekend gemaakt, verlengd of gewijzigd bij Bekendmakingen aan de Rijnscheepvaart nrs. 2/2003, 1/2004, 6/2006, 1/2008, 1/2011 en 1/2013).

### **Artikelsgewijs**

#### **Artikel I**

##### *Onderdelen A en F*

Onderdeel A betreft een wetstechnische aanpassing in verband met het vervallen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05. Met de vaststelling van de nieuwe formulering van artikel 11.02 tijdens de plenaire voorjaarsver-

gadering van de CCR in 2003 zijn een aantal bepalingen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05 in artikel 11.02 opgenomen. De overige bepalingen van die artikelen werden niet meer noodzakelijk geacht. De artikelen 11.03 tot en met 11.05 zijn daarom in 2003 met een voorschrift van tijdelijke aard geschrapt. Het definitief schrappen van de artikelen 11.03 tot en met 11.05 (onderdeel F) gaat gepaard met de definitieve vaststelling van de bepalingen van artikel 11.02 (onderdeel E), die eveneens eerder tijdelijk waren vastgesteld in 2003.

#### *Onderdelen B en I*

Veel schepen zijn tegenwoordig met zogenoemde spudpalen uitgerust. Deze spudpalen boren zich in de rivierbedding en leggen aldus een schip dat aan de stroom en de wind onderhevig is, stil. Gedurende het stilliggen worden spudpalen vaak als vervangmiddel van ankers gebruikt. Het gebruik van spudpalen kan echter schade aan de infrastructuur veroorzaken. Tot nu toe was er geen regelgeving inzake het gebruik van spudpalen. Met deze wijziging wordt het gebruik van spudpalen op de Rijn gereguleerd.

In het eerste lid van het nieuwe artikel 7.03 zijn de voorschriften voor het ankeren uitgebreid tot spudpalen. Aldus wordt het ontwijken van het ankerverbod door het gebruik van spudpalen vermeden.

Het tweede lid biedt de mogelijkheid om voor het ankeren van de in het eerste lid vermelde algemene regeling af te wijken: op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren en het gebruik van spudpalen bij algemene regeling verboden zijn, mag worden geankerd in een vak aangeduid door het teken E.6, aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Aldus kan met het tweede lid in bepaalde vakken het ankeren worden toegestaan terwijl het gebruik van spudpalen verboden blijft. Het kan vakken betreffen waar een specifieke bescherming van de rivierbedding of van een duiker noodzakelijk is, of waar het gebruik van spudpalen om nautische redenen verboden is.

Het derde lid biedt de mogelijkheid om voor het gebruik van spudpalen van de in het eerste lid vermelde algemene regeling af te wijken: op de gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren en het gebruik van spudpalen verboden is, mogen spudpalen worden gebruikt in een vak aangeduid door het teken E.6.1, aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht. Hier kan het vakken betreffen waar het gebruik van spudpalen om nautische redenen toegestaan is.

Met onderdeel I wordt het teken E.6.1 ingevoerd.

#### *Onderdelen C, D, G, H en J*

Deze wijzigingen waren bij resolutie 2012-II (protocol 2012-II-13) door de CCR aanvankelijk vastgesteld in de vorm van voorschriften van tijdelijke aard (Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 1/2013) en zijn nu omgezet in een definitieve wijziging van het Rpr. De formulering van deze wijzigingen komt in essentie overeen met het voorschriften van tijdelijke aard. Alleen de formulering van artikel 12.03, eerste lid, onderdeel a, werd aangepast, om ervoor te zorgen dat ook schepen met een lengte van exact 110 m hieronder vallen. Verder is bijlage 9 op één plaats aangepast, omdat de grens tussen het eerste en tweede gedeelte van de waterweg op een verkeerde plaats was aangegeven (onderdeel J). Deze grens bevindt zich bij het boeienpaar bij de haven Oberwesel en moest qua kleur worden aangepast.

Deze wijzigingen betreffen het riviergedeelte tussen Oberwesel en St. Goar. Op dit riviergedeelte wordt het scheepvaartverkeer sinds 1972 met lichttekens overeenkomstig artikel 12.02 van het Rpr geregeld. Deze regeling is nodig omdat door het nauwe en bochtige dal onvoldoende

visueel contact voor de schepen bestaat en ook het rechtstreekse marifoonverkeer tussen de schepen niet storingsvrij kan verlopen. De schepen die het riviergedeelte met waarschuwingsposten binnenvaren moeten zich per marifoon melden bij de districtscentrale Oberwesel (onderdeel c). Deze centrale geeft vervolgens aan de hand van de afmetingen van de schepen en de samenstellen de vereiste lichttekens voor de verschillende gedeelten die worden bevaren. De opvaart moet in voorkomend geval op de afvaart wachten. Het gedeelte met een lengte van circa vijf kilometer is momenteel opgedeeld in vier waarschuwingstrajecten. Deze maatregelen beogen niet alleen de vereenvoudiging en de verduidelijking van de betrokken voorschriften, maar hebben vooral tot doel het waarschuwingsgedeelte bovenstrooms uit te breiden en de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten te harmoniseren. Dit laatste aspect vereist de inrichting van een vijfde waarschuwingstraject. De voorgestelde bovenstroomse uitbreiding maakt het mogelijk een belangrijk ongevalpunt bij de Tauberwerth in de waarschuwingregeling op te nemen. Door de geplande harmonisatie van de lengte van de verschillende waarschuwingstrajecten wordt de doorvaart van dit riviergedeelte vereenvoudigd. Voor de eenvoudige visualisering van het waarschuwingsgedeelte en de verduidelijking van de overeenkomstige regelingen moeten de schippers over een geschikte kaart kunnen beschikken, die als bijlage bij het Rpr wordt opgenomen (onderdelen G en H).

Tenslotte is artikel 9.08 geactualiseerd: voor het bereiken van de verkeerscentrale Oberwesel moet kanaal 24 en niet meer kanaal 22 worden gebruikt. Hierdoor kan de marifoonverbinding met de verkeerscentrale worden verbeterd. Kanaal 22 was namelijk onderhevig aan storingen (onderdeel D).

#### *Onderdeel E*

Artikel 11.01 van het Rpr schrijft de ten hoogste toegelaten afmetingen van schepen voor.

Op sommige gedeelten van de vaarweg golden voorheen beperkingen. In het bijzonder mocht op het riviergedeelte van het Gebirge, bij waterstanden op de peilschaal bij Kaub van minder dan 0,85 meter of meer dan 4,60 meter (hoogwaterpeil I), een schip met een lengte van meer dan 110 m uitsluitend met een bijzondere vergunning afvaren. Steeds meer schepen met een lengte tot 135 meter en een breedte tot 17,70 meter vroegen bijzondere vergunningen aan om ook bij laag- en hoogwater op het riviergedeelte van het Gebirge te kunnen varen. Uit proefvaarten van de Water- en Scheepvaartdienst van Bingen op het riviergedeelte van het Gebirge bleek dat schepen met een breedte tot 17,70 meter en een lengte van ten hoogste 135 meter bij alle waterstanden kunnen varen. Voor schepen van die afmetingen of kleiner is een bijzondere vaarvergunning dan ook niet noodzakelijk op dit riviergedeelte. Dit bood de mogelijkheid om administratieve procedures te verminderen. Hiervoor was een herziening van artikel 11.01 noodzakelijk.

In artikel 11.02 zijn de ten hoogste toegelaten afmetingen van duwstellen en gekoppelde samenstellen vastgelegd. Dit artikel is bij protocol 2003-I-21 als voorschrift van tijdelijke aard ingevoerd. Sindsdien is de geldigheidsduur telkens om de drie jaar verlengd. Besloten is het voorschrift om te zetten in een voorschrift van definitieve aard.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus