

---

## 382

### **Besluit van 27 september 2022 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van de resoluties 2018-II en 2019-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, houdende de omzetting van enige tijdelijke wijzigingen in definitieve, het herstel van enkele onvolkomenheden, de inschakelingsverplichting voor de marifooninstallatie en de toevoeging van twee aanwijzingstekens**

---

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 Waterstaat, van 22 oktober 2019, nr. IENW/BSK-2019/207614, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte, de resolutie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 7 december 2018 (Protocol 2018-II-7 en de Protocollen 2018-II-11 tot en met -14) en de artikelen 4, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid, onderdeel b, en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 6 november 2019, nr. W17.19.0338/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 september 2022, nr. IENW/BSK-2022/186035, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.10, tweede lid, vervalt «Indien de duwbak over een officieel scheepsnummer beschikt, moet dat begrip en het officiële scheepsnummer op de metalen plaat worden aangebracht.»

B

Artikel 1.22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

**Artikel 1.22. Voorschriften van tijdelijke aard van de bevoegde autoriteit**

2. Het derde lid vervalt.

C

Na artikel 1.22 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 1.22a. Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om:

a. in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten dan wel;

b. proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast.

D

Artikel 2.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van het eerste lid, onderdeel c, wordt voor de puntkomma de volgende zin toegevoegd:

Het uniek Europees scheepsidentificatienummer wordt aangebracht op de wijze als bepaald in onderdeel a.

2. Het eerste lid, onderdeel d, vervalt.

3. Het derde lid, tweede zin, komt te luiden:

De hoogte van de tekens voor de naam en het uniek Europees scheepsidentificatienummer moet ten minste 20 cm en voor de overige aanduidingen ten minste 15 cm bedragen.

E

Artikel 2.05 komt te luiden:

**Artikel 2.05**

1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit het uniek Europees scheepsidentificatienummer van het schip.

2. In afwijking van het eerste lid blijven het nummer van het certificaat van onderzoek van het schip en de letters van de Commissie van deskundigen of de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip toegestaan bij ankers die zich op 30 november 2019 aan boord van een schip bevinden.

3. Indien het nummer van het certificaat van onderzoek wijzigt, is het in het tweede lid bepaalde niet meer van toepassing.

4. Het eerste lid is niet van toepassing op de ankers van zeeschepen, van kleine schepen en van schepen die slechts bij uitzondering de Rijn bevaren.

F

Artikel 4.06 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt de laatste zin.

2. Na het derde lid wordt een vierde lid toegevoegd, luidende:

4. Een klein schip dat radar gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

G

Artikel 12.01, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b, vervalt «of officieel scheepsnummer».

2. In onderdeel g, punt bb, vervalt «voor zover van toepassing aangevuld met de technische benaming,»

H

Artikel 14.05 komt als volgt te luiden:

#### **Artikel 14.05**

1. De rede strekt zich voor Bingen uit aan de linkeroever van km 524,20 tot km 528,50.

2. Voor schepen, met uitzondering van duwvaart, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, zijn gereserveerd de ligplaatsen:

van km 527,55 tot km 527,97 en van km 528,20 tot km 528,50.

3. Voor alle schepen, die niet verplicht zijn een teken bedoeld in artikel 3.14 te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 526,50 tot km 526,70, langs de havendam in het vaarwater van Kempten. Twee schepen mogen langs zijde van elkaar ligplaats nemen.

4. Voor alle schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 526,71 tot km 527,30, langs de havendam in het vaarwater van Kempten.

5. Voor alle schepen, die verplicht zijn de tekens bedoeld in artikel 3.14, tweede of derde lid, te voeren, is gereserveerd de ligplaats:

van km 524,20 tot km 524,70, langs de Ilmenaue.

I

Bijlage 7, afdeling I, onderafdeling E, wordt als volgt gewijzigd:

1. E.3 komt als volgt te luiden:

E.3 Stuw



2. «E.4» wordt het teken «E.4a».

3. Na teken «E.4a» (nieuw) wordt een teken ingevoegd, luidend:

E.4b Vrijvarende veerpont



J

In Annexe/Anlage/Bijlage 10 vervallen «ou numéro officiel», «oder amtliche Schiffsnummer» en «of officieel scheepsnummer».

## Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 november 2022.

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

's-Gravenhage, 27 september 2022

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *zevende* oktober 2022

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
D. Yeşilgöz-Zegerius

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen deel

### Inleiding

Dit besluit strekt tot implementatie in het Rijnvaartpolitierglement 1995 (Rpr) van de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bij resolutie 2018-II van 7 december 2018 aangenomen Protocol 2018-II-7, de Protocollen 2018-II-11 tot en met -14 en het bij resolutie 2019-I van 29 mei 2019 aangenomen Protocol 2019-I-10. De implementatie is zonder beleidsruimte één op één uitgevoerd.

Hieronder volgen in het kort de achtergronden bij de te implementeren protocollen.

Protocol 2018-II-7 betreft twee wijzigingen. Ten eerste betreft het de wijziging van het opschrift van artikel 1.22 van het Rpr. Ten tweede voegt het Protocol een nieuw artikel 1.22a toe aan het Rpr. Als gevolg van die toevoeging vervalt ook het derde lid van artikel 1.22 Rpr.

In de huidige formulering van artikel 1.22 wordt in feite verwezen naar twee soorten voorschriften, die verschillend van aard zijn: de mogelijkheid om voorschriften van tijdelijke aard vast te stellen door de CCR, en de mogelijkheid om deze voorschriften uit te vaardigen door een bevoegde autoriteit. Door middel van deze wijzigingen, worden de twee soorten voorschriften gescheiden.

Protocol 2018-II-11 ziet op de kentekens van schepen. Op 1 april 2007 is in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) ingevoerd ter vervanging van het officiële scheepsnummer. Als gevolg van deze invoering wordt een aantal verwijzingen in het Rpr geactualiseerd.

Protocol 2018-II-12 behelst een wijziging van artikel 4.06 van het Rpr met betrekking tot de marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken. Deze wijziging veroorzaakt geen aanvullende kosten voor de eigenaren van kleine schepen en de administraties.

Protocol 2018-II-13 betreft het schrappen van een zinsnede in artikel 12.01 dat ziet op de melding van het vervoer waarop de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) van toepassing is. Deze wijziging leidt tot een lastenverlichting voor de schippers die goederen vervoeren waarop het ADN van toepassing is, omdat er minder gegevens opgenomen moeten worden in de software die wordt gebruikt voor de elektronische meldingen. Zo wordt per maand bij ongeveer 5.400 meldingen aangegeven dat er gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Het opnemen van de technische benaming van die gevaarlijke stoffen tijdens zo'n melding neemt gemiddeld 3 minuten in beslag. Dit tijdsbestek is nodig, omdat geen gebruik gemaakt kan worden van een referentiedatabase en de complexiteit van de technische benamingen uiteenloopt. Dit betekent dat er een administratieve besparing van gemiddeld 270 uur per maand wordt bereikt. Uitgaande van een intern uurtarief van 34,- euro<sup>1</sup> op basis van de ISCO-08-index komt dat neer op een besparing van 9.180,- euro per maand, of van 110.160,- euro per jaar.

---

<sup>1</sup> <https://www.atr-regeldruk.nl/wp-content/uploads/2018/02/Handboek-Meting-Regeldrukkosten-1-1.pdf>.

Protocol 2018-II-14 ziet op de wijziging van bijlage 7 van het Rpr met betrekking tot enkele verkeerstekens van de vaarweg. De toevoegingen stellen de lokale bevoegde autoriteit in staat de schipper aan te geven dat een vrijvarende veerpont of een stuw wordt genaderd.

Protocol 2019-I-10 betreft een actualisering van artikel 14.05, waarmee de locaties en gebruiksvoorwaarden van de ligplaatsen van de rede van Bingen worden aangeduid.

### **Uitvoering en handhaving**

De toetsing door de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid kon achterwege blijven omdat de ILT niet met de handhaving van de in dit besluit geregelde zaken is belast. Die taak berust bij Rijkswaterstaat, die bij de voorbereiding van de desbetreffende Rpr-wijzigingen al actief betrokken was. De bovengenoemde aspecten van handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid zijn daarom integraal afgewogen gedurende de besluitvorming van de CCR en behoeven niet afzonderlijk getoetst te worden.

### **Administratieve lasten en nalevingskosten**

Als gevolg van de wijziging van artikel 12.01 Rpr uit Protocol 2018-II-13 wordt een administratieve lastenverlichting voorzien van gemiddeld 270 uur per maand. De overige wijzigingen brengen geen verandering van de administratieve lasten of uitvoeringskosten met zich mee.

Tevens is aandacht besteed aan de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van deze voorstellen voor het bedrijfsleven. De sector wordt gedurende de voorbereidingen van de besluitvorming van de CCR betrokken. Ook in voorbereiding op bovenstaande protocollen is de sector aanwezig geweest bij verschillende overleggen.

De voorgestelde wijzigingen zijn voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). In zijn advies van 11 juli 2019 heeft ATR geconstateerd dat het voorstel een duidelijke onderbouwing van nut en noodzaak bevat. Daarnaast is naar aanleiding van het advies van ATR de regeldrukvermindering, die optreedt als gevolg van de wijziging uit Protocol 2018-II-13, uitgedrukt in euro's per jaar. Hiermee wordt conform de Rijksbrede methodiek voor de analyse van regeldrukeffecten gehandeld.

### **Internetconsultatie**

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

### **Inwerkingtreding**

Wat betreft de inwerkingtreding en de invoeringstermijn van het onderhavige besluit wordt afgeweken van het stelsel van voor wetgeving vastgestelde verandermomenten. De inwerkingtredingsdatum van de in dit besluit opgenomen wijzigingen zijn vastgesteld bij de bovengenoemde resoluties van de CCR. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten, besluiten van de CCR. Derhalve is ten aanzien van de vaste verandermomenten uitzonderingsgrond «d» uit het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing.

## **Artikelsgewijs deel**

### **Onderdelen A, D, E, G, onder 1, en J**

Met de invoering van het uniek Europees scheepsidentificatienummer op 1 april 2007 is het gebruik van het officiële scheepsnummer komen te vervallen. Bij op dat moment reeds afgegeven certificaten, die tien jaar geldig zijn, stond echter het officiële scheepsnummer nog vermeld. Dit betekent dat per 1 april 2017 de laatste certificaten, waarbij nog gebruik gemaakt werd van het officiële scheepsnummer, zijn vervallen. Derhalve is de verwijzing naar de officiële scheepsnummers niet meer nodig. Met deze onderdelen komt de term in de genoemde artikelen te vervallen.

### **Onderdelen B en C**

Artikel 1.22 verwijst naar twee soorten «voorschriften van tijdelijke aard». Het derde lid verwijst naar de voorschriften die de CCR vaststelt en het eerste en tweede lid verwijzen naar de voorschriften die uitgevaardigd worden door een bevoegde autoriteit. Het doel van deze wijziging is het scheiden van deze twee soorten voorschriften. Door de toevoeging van artikel 1.22a, waarin de bevoegdheid tot het uitvaardigen van voorschriften door de CCR geregeld wordt, blijft het uitvaardigen van voorschriften op grond van artikel 1.22 voorbehouden aan de bevoegde autoriteit. Als gevolg van de toevoeging van artikel 1.22a kan het derde lid van artikel 1.22 vervallen.

### **Onderdeel F**

Het varen op radar vereist dat, indien nodig, via de marifoon afspraken tussen schepen gemaakt moeten worden. Kleine schepen die radar gebruiken moeten door andere schepen opgeroepen kunnen worden. In het eerste lid van artikel 4.06 is de uitrustingsverplichting reeds geregeld met betrekking tot de marifooninstallaties van kleine schepen die radar gebruiken. Deze wijziging voegt een inschakelverplichting toe aan de uitrustingsverplichting uit het eerste lid. Dit betekent dat een marifooninstallatie ingebouwd en voortdurend ingeschakeld moet zijn wanneer een klein schip op radar vaart. Met deze wijziging wordt beoogd juridisch duidelijkheid te scheppen over de verplichting tot het inschakelen van de marifoon.

### **Onderdeel G, onder 2**

In geval een schip goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is, verstrekt de schipper bij het elektronisch melden een aantal aanvullende gegevens. Welke aanvullende gegevens dat zijn, is afhankelijk van de soort gevaarlijke stoffen die worden vervoerd.

Indien het VN-nummer, de benaming, de klasse, de classificatiecode, de verpakkingsgroep en het aantal kegels elektronisch gemeld kan worden, en de technische benaming overeenkomstig randnummer 5.4.1. van het ADN in het vervoersdocument vermeld is, is het niet nodig de technische benaming te verstrekken.

Deze andere verstrekte gegevens worden geacht voldoende te zijn voor de hulpdiensten om bij een ongeval maatregelen te treffen, wanneer er goederen met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. De informatie die nodig is om het ongeval op veilige wijze af te wikkelen staat reeds in de vervoersdocumenten die zich aan boord bevinden.

## **Onderdeel H**

Door de aanleg van nieuwe dukdalfligplaatsen aan het buitenste havenhoofd van de beschutte haven van Bingen, is een nieuwe indeling van de rede noodzakelijk geworden. Hiervoor worden een aantal wijzigingen in artikel 14.05 aangebracht, met betrekking tot de locaties van deze ligplaatsen en de voorwaarden waaronder ze gebruikt kunnen worden.

## **Onderdeel I**

Onderdeel I voorziet in de toevoeging van twee aanwijzingstekens aan bijlage 7, afdeling I, onderafdeling E. Ten eerste wordt het aanwijzingsteken voor de aanwezigheid van een stuw geïntroduceerd, dat tot op heden ontbrak. Ten tweede wordt het aanwijzingsteken voor de aanwezigheid van een vrijvarende veerpont toegevoegd aan de bijlage. Met het opnemen van een teken voor een vrijvarende veerpont wordt een onderscheid gemaakt ten opzichte van het reeds in bijlage 7 opgenomen teken voor een niet-vrijvarende veerpont.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers