



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 30 oktober 2023, nr. IENW/BSK-2023/311093, tot wijziging van enkele ministeriële regelingen houdende regels met betrekking tot de binnenvaart, in verband met beleidsarme wijzigingen en actualisaties

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4, eerste lid, Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, artikel 2, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement territoriale zee, artikel 4.06, derde en vierde lid, van de Binnenvaartpolitiereglement, artikel 20, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit, artikel 48, vierde lid, van de Binnenvaartwet;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f. door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd luidende:

g. *ES-RIS*: Europese standaard voor de rivierinformatiediensten.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'bij de dichtstbijzijnde IVS-post, op het in bijlage 1 aangegeven, bij de betreffende IVS-post behorende, marifoonkanaal;' vervangen door 'elektronisch overeenkomstig de bepalingen van deel IV Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart van ES-RIS:'

2. In het tweede lid, onderdeel k, wordt na 'aantal personen aan boord' ingevoegd 'en voor zover van toepassing het aantal passagiers'

C

Bijlage 3 wordt vervangen door de bijlage I bij deze regeling.

ARTIKEL II

Artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee komt te luiden:

f. 'voor het havengebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding: de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland;'

ARTIKEL III

In artikel 3, eerste lid, onderdeel e, van de Regeling radarinstallaties en bochtaanwijzers 1995 wordt 'het Beerkanaal en het Calandkanaal;' vervangen door 'het Beerkanaal, het Calandkanaal en het Yangtzekanaal;'

ARTIKEL IV

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:



A

De tabel in bijlage 7.2, paragraaf 3, wordt als volgt gewijzigd:

1. Bij punt 1. wordt in de tweede kolom 'B tot en met F' vervangen door 'B, C behalve voor wat betreft 'Verkeerstekens langs of boven de vaarwateren', D tot en met F'.
2. Bij punt 7. wordt in de tweede kolom 'B tot en met F' vervangen door 'B, C behalve voor wat betreft 'Verkeerstekens langs of boven de vaarwateren', D tot en met F en wordt 'B tot en met D en F' vervangen door 'B, C behalve voor wat betreft 'Verkeerstekens langs of boven de vaarwateren', D en F'.

B

Bijlage 11.1, Tabel 1 catalogus met boetebedragen voor overtredingen van de artikelen 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 25, 28, 31, 33, 36, 37, 43 en 46 Binnenvaartwet, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder Hoofdstuk 4 paragraaf 2: Gegevensverstrekking, wordt de rij met feitcode BVW 4.2.021 vervangen door:

37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 18.04, lid 1, Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 18.04, lid 1, Rsp	Als gezagvoerder de exploitatiewijze niet of niet juist op iedere bladzijde van het vaartijdenboek hebben aangetekend.	€ 5.000,-	BVW 4.2.021
----------	---	---	---	-----------	-------------

2. Na de rij met feitcode 4.2.066 wordt een rij ingevoegd, luidende:

37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 18.04, lid 1, Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 18.04, lid 1, Rsp	Als gezagvoerder het vaartijdenboek niet tonen	€ 5.000,-	BVW 4.2.067
----------	--	--	---	-----------	-------------

C

In Bijlage 11.1 wordt onder het derde onderdeel van Toepassing tarievenlijst onder vervanging van de punt aan het slot van 5. door een puntkomma 'Wanneer volgens een tabel minimumbemanning een lichtmatroos niet mag worden vervangen door een deksman is er sprake van onderbemanning indien er een deksman is in plaats van een lichtmatroos. De deksman telt niet mee voor de minimumbemanning.' vervangen door '6. Deksmen.'

ARTIKEL V

De Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993 wordt ingetrokken.

ARTIKEL VI

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



BIJLAGE I

Bijlage 3. Toegestane afmetingen van een schip of een samenstel op de vaarwegen, als bedoeld in artikel 9.02, eerste lid, Binnenvaartpolitiereglement

Tabel 1: Fryslân

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Haven Terschelling	85	12	3,40
Haven Vlieland	60	10	3,40
Vaarweg tussen zee en Harlingen, via het Stortemelk, de Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam	140		6,50
Prinses Margrietkanaal	111	11,50	3,50
Vaarweg tussen Lorentzsluis en Harlingen, inclusief het vaarweggedeelte dat aansluit vanaf de Doove Balg (de Boontjes)	135	11,50	3,50 ¹

¹ Bij een waterstand te Harlingen van NAP +0,75 m of zoveel minder dan de verwachte waterstand te Harlingen tijdens de passage lager is.

Tabel 2: Groningen

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Van Starckenborghkanaal	111	11,50	3,50
Eemskanaal van km 0 t/m km 4	143,50	13	5
Eemskanaal vanaf km 4	111	11,50	3,50

Tabel 3: Overijssel

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Kanaal Zutphen-Enschede van de Twentekanalen:			
1. Geldersche IJssel – Enschede	110	11,50	2,80 ¹
2. Zijkanaal naar Almelo van de Twentekanalen	110	11,50	2,80

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

Tabel 4: Overijssel/Gelderland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Geldersche IJssel:			
1. IJsselkop ¹ – Stadsbrug Kampen	110	12	
2. Stadsbrug Kampen – Ketelmeer	200	17,50	
Zwolle-IJsselkanaal	110	12	3,25 ²
Meppelerdiep:			
1. van Zwarte Water via Meppelerdiepkeersluis – Kaapbrug	110	12	3,25 ³
2. via Grote Kolksluis	55	8,20	2,80 ³
Zwarte Water	110	12	3,25 ²
Zwolsche Diep	110	12	3 ²
Ramsdiep	110	11,50	3 ²
Zwanendiep	85	9,50	2,70 ²

¹ 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 m hoger dan overigens in dat riviervak; b. de bodembreedte op NAP +0,50 m is slechts 8 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.

² Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.

³ 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.



Tabel 5: Gelderland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Maas-Waalkanaal:			
1. km 0 (Maas) – km 10,70:			
a) ≤ 137,50 m	137,50	15,50	3,50
b) > 137,50 m	193	13,50	3,50
2. km 10,70 – km 12,90			
	225	15,50	3,70 ¹
3. km 12,90 – km 13,40 (Waal):			
a) ≤ 193 m	193	22,90	3,70 ¹
b) > 193 m	225	17,50	3,70 ¹

¹ Of zoveel minder dan de buiten- of de binnenwaterstand lager is dan NAP +7,20 m.

Tabel 6: Noord-Holland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder			
			9
Marinehaven Willemsoord			
	200		8
Oranjesluizencomplex:			
1. Noordersluis	70	13,50	3,50 ¹
2. Middensluis	90	17,50	3,50 ¹
3. Zuiderluis	70	13,50	3,50 ¹
4. Prins Willem Alexandersluis	200	23	3,50 ¹
Noordzeekanaal en Noordzeesluizen te IJmuiden:			
1. 1e Rijksbinnenhaven			3,50
2. 2e Rijksbinnenhaven			5,70
3. 3e Rijksbinnenhaven			5,70
4. Kruithaven, buitenzijde (meerstoelen)			9,10
5. Zijkanaal B (zuidelijk deel)			1,80
6. Zijkanaal C		11,40	3
7. Zijkanaal D			3
8. Zijkanaal E			2,20
9. Zijkanaal G over een lengte van 1.000 m gemeten uit de as van het Noordzeekanaal			8
10. Zijkanaal H			1,30
Haven Marken	55	6,60	1,90 ¹
Vaarweg tussen Stevinsluis en Den Helder, via het Vissersgaatje en het Malzwin	120	11,50	3,20 ²

¹ Bij een waterstand van NAP –0,50 m of hoger of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP –0,50 m.

² Bij een waterstand te Harlingen van NAP +0,66 m of zoveel minder dan de verwachte waterstand te Harlingen tijdens de passage lager is.

Tabel 7: Flevoland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
IJsselmeer:			
1. Houtribsluis	190	17,50	3,50
2. Krabbersgatsluis	110	11,60	3,20 ¹
3. Naviduct	110	11,45	3,20 ¹
4. Lorentzsluizen:			
a) grote sluis	120	13	3,50 ²
b) kleine sluis	67	8,20	3,50 ³
5. Stevinsluis	120	13	3,50 ³
6. Noorderhaven Breezanddijk	50	11,50	2,80 ³
7. Zuiderhaven Breezanddijk	95	11,50	2,50 ³
8. Buiten- en voorhavens Den Oever en Kornwerderzand	120	13	3,50 ³
Randmeren Flevoland:			
1. Nijkerkersluis	90	9,50	3 ¹



Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
2. Roggebotsluis	90	9,50	3 ¹

¹ Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.

² 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.

³ Bij een waterstand van NAP -0,60 m of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP -0,60 m.

Tabel 8: Noord-Holland/Utrecht

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Buitenhaven en toegangseul Muiden	45	7,50	1,80
Amsterdam-Rijnkanaal:	200	23,50	4 ¹
1. Irene sluizen:			
a) Westkolk	200	17,70	3,50 ¹
b) Oostkolk	200	23,50	4 ¹
2. Marijke sluizen:			
a) Hoogwaterkering Ravenswaaij	200	23,50	4
b) Westkolk en Oostkolk	200	17,70	4
3. Bernhardsluizen:			
a) Westkolk	200	17,70	4
b) Oostkolk	200	23,50	4
Lekkanaal:			
a) ≤ 116,50 m	116,50	22,90	4 ²
b) > 116,50 m en ≤ 135 m	135	22,80	4 ²
c) > 135 m	193	11,45	4 ²
1. Beatrixsluizen:			
a) Westkolk en Middenkolk	193	17,70	3,50 ²
b) Oostkolk:			
i. ≤ 116,50 m	116,50	22,90	4 ²
ii. > 116,50 m en ≤ 135 m	135	22,80	4 ²
iii. > 135 m	193	11,45	4 ²
Merwedekanaal:			
1. tussen Amsterdam-Rijnkanaal en Spinozabrug	110	11,50	2,80 ¹
2. tussen Spinozabrug en Liesboschbrug:	38	7	2,40 ¹
a) Muntsluis	38	7	2,40 ¹
3. tussen Liesboschbrug en Amsterdam-Rijnkanaal	110	11,50	2,80 ¹
a) Noordersluis:			
i. Westkolk	50	6,60	2,20 ¹
ii. Oostkolk	110	11,50	2,80 ¹
4. tussen de Zuidersluis en de Koninginnensluis:	110	11,50	2,80 ³
a) Zuidersluis	110	11,50	2,80 ¹
b) Koninginnensluis	110	11,50	2,80 ³

¹ Bij een waterstand van NAP -0,60 m op het Amsterdam-Rijnkanaal of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP -0,60 m.

² Bij een waterstand van NAP -0,60 m op het Lekkanaal of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP -0,60 m.

³ Bij een waterstand van NAP +1,35 m of hoger of zoveel minder als de waterstand op de Lek bij de Koninginnensluis is.

Tabel 9: Zuid-Holland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Hollandsche IJssel:			
1. Algerasluis (gesloten kering/schutten)	110	11,50	4,70 ¹
2. van km 0 tot km 1,10	39	5,45	2,50 ²
3. van km 1,10 tot km 3,40	110	11,50	3,15 ³
4. van km 3,40 tot km 4,50	110	11,50	3,60 ³
5. van km 4,50 tot km 7	110	11,50	4,05 ³
6. van km 7 tot km 16,90	110	11,50	4,70 ³
7. van km 13,20 tot km 16,90	135	11,50	1,50 ⁴
8. van km 16,90 tot km 19,70	180	11,50	4,70 ³



Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
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	8
Volkeraksluizen	225	23,50	4,75
Boven-Merwede/Beneden-Merwede/ Nieuwe Merwede/Noord/Oude Maas/ Dordtsche Kil/ Hollandsch Diep/Amer/ Haringvliet:			
1. algemeen	225	23,50	
2. duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40 m))	153	34,35	
3. duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40 m))	229,50	22,90	
4. tussen km 976 en km 980: duwstellen in opvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40 m))	153	34,35	
Beneden Merwede			4,50 ²
Nieuwe Merwede (Biesboschsluis)	55	6,60	3,20
Het Spui	110	11,50	2,80
Noord			4,50 ²
Rietbaan:			
1. van km 977,30 tot km 978,965	85	8,20	2,80
2. van km 978,965 tot km 979,80	135	17	4
Nieuwe Maas (beheergebied Rijkswaterstaat, West-Nederland Zuid):	225	23,50	
1. duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte voor de duwboot (maximum lengte 40 m))	153	34,35	4,50
2. duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte voor de duwboot (maximum lengte 40 m))	229,50	22,90	4,50
Oude Maas, Dordtsche Kil en de daarop aansluitende vaarwegen naar de havens van het Havenbedrijf Moerdijk, Hollandsch Diep, Amer, Haringvliet, Noord en Nieuwe Maas (beheergebied Rijkswaterstaat, West-Nederland Zuid, tussen km 989,000 – 991,700)			
1. zee-pontons	100	33	3 ⁵
Beneden-Merwede, Nieuwe Merwede en Boven-Merwede			
1. zee-pontons	100	25	3 ⁵

¹ Bij een waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP. Bij gesloten Algerakering is het gebruik van de naastgelegen schutsluis door een schip of samenstel langer dan 110 m niet mogelijk.

² Bij een waterstand t.o.v. NAP, of zoveel hoger of zoveel minder dan de waterstand t.o.v. NAP.

³ Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.

⁴ Uitsluitend ledige schepen.

⁵ Het voortbewegen van zee-pontons met behulp van sleepboten met een tros verbonden en/of in combinatie met een duwboot, voldoende om goed te kunnen manoeuvreren en veilig aan het scheepvaartverkeer te kunnen deelnemen.

Tabel 10: Zeeland

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Zuid-Vlije/Krammer/ Zijpe/Mastgat/Keeten/ Oosterschelde	200	23,50	
Schelde-Rijnverbinding	225	23,50	4,30
Volkerak	225	23,50	4,75
Krammersluizen	200	23,50	4,75 ¹
Kanaal door Zuid-Beveland:			
1. gehele kanaal	200	23,50	4,75 ¹
2. vanaf de parallel 51° 27'.9 N	200	23,50	5,25 ²
Veerse Meer	130	18	
Roompotsluis	95	14,50	5 ³



Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Bergsediepluis	34	6	2 ⁴
Handelshaven Breskens ⁵	95		
Veerhaven Terneuzen	80	9,50	

- ¹ Bij een waterstand hoger dan of gelijk aan NAP -0,75 m of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP -0,75 m.
² Bij een waterstand hoger dan of gelijk aan NAP -0,55 m of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP -0,55 m met dien verstande dat deze diepgang slechts is toegestaan voor schepen die vanaf de Westerschelde komen met als directe bestemming loswal 'Kaai 85' te Schore, alsmede voor schepen die vertrekken vanaf deze loswal met als directe bestemming Westerschelde.
³ Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.
⁴ Bij waterstand Oosterschelde-zijde NAP -1,50 m of hoger.
⁵ Kielspeling 10% van de waterdiepte.

Tabel 11: Noord-Brabant/Limburg

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
Maasroute			
1. Ternaaien – Beatrixhaven	137,50	14	3
2. Beatrixhaven – Stein			
a) ≤ 110 m	110	12	3
b) > 110 m	137,50	11,50	3
3. Stein – Sluis Born	137,50	14	3
4. Sluis Born – Venlo, km 110,50			
a) ≤ 137,50	137,50	15,50	3
b) > 137,50	193	13,50	3 ^{1,2}
5. Venlo km 110,50 – Sluis Grave			
a) ≤ 137,50	137,50	15,50	3,50
b) > 137,50	193	13,50	3,50
6. Sluis Grave – Brug Ravenstein (A50)	193	15,50	3,20 ³
7. Brug Ravenstein (A50) – km 226			
a) ≤ 137,50	137,50	15,50	4
b) > 137,50	193	13,50	4 ^{4,5}
8. km 226 – km 250,90	193	17,50	4
9. km 64,50 – Julianakanaal	110	12	2,80
10. Sluis Linne – Sluis Roermond	193	13,50	3
11. Kanaal van Sint Andries	110	13,50	3,50 ⁶
12. Sluis Andel	110	12,50	1,80 ⁷
13. Heusdensch Kanaal – Afgedamde Maas			
a) ≤ 137,50	137,50	15,50	2,60
b) > 137,50	193	13,50	2,60
Brabantse en Midden-Limburgse kanalen ZWV en WHK			
1. Oude sluis Panheel	95	7,25	2,10
2. Kanaal Wessem – Nederweert			
a) km 0 – km 0,85	137,50	15,50	3
b) km 0,85 – km 2,20	95	9,60	2,50
c) km 2,20 – km 16,30 (sluis 15)	95	9,60	2,10
3. Zuid-Willemsvaart (ZWV)			
a) Verbindingskanaal in het Bossche Veld	86	8,30	2,50
b) Belgische grens nabij Loozen tot met sluis 15	68	7,25	2,10
c) Sluis 15 – Randwegbrug	95	9,60	2,10
d) Randwegbrug – kruising ZWV-WHK			
i. ≤ 68 m	68	7,25	1,90
ii. > 68 m	80	5,20	1,90
e) Kruising ZWV-WHK tot sluis 4	110	7,25	1,90
f) Sluis 4 – Maximakanaal			
i. ≤ 105 m	105	9,60	3
ii. > 105 m	110	7,25	3
g) Maximakanaal			
i. ≤ 105 m	105	9,60	3
ii. > 105 m	110	7,25	3



Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
4. Wilhelminakanaal (WHK)			
a) Kruising ZWV-WHK – Beatrixkanaal	110	7,25	1,90
b) Beatrixkanaal – Industriehaven Loven	63	7,25	1,90
c) Industriehaven Loven – Sluis II	63	7,25	2,10
d) Sluis II – Sluis I	90	9,60	2,70
e) Sluis I – Amer	135	11,50	3,30 ⁸
f) Markkanaal	90	9,60	2,60
g) Oude Maasje (Bergsche Maas – Sluis Schipdiep)	95	11,50	2,50

¹ Sluis Linne. Of zoveel minder dan de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP +16,95 m.

² Sluis Roermond. Of zoveel minder dan de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP +14,20 m.

³ Sluis Grave. Maas tussen Grave (boven de sluis) en km 182 (brug A50) een maximale toegelaten diepgang van 3,20 m of zoveel meer dan de waterstand bij Grave-Beneden hoger is dan NAP +5,20 m.

⁴ Sluis Lith, zuidkolk. Bij een waterstand NAP +1 m of zoveel minder dan de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP +1 m.

⁵ Sluis Lith, noordkolk. Bij een waterstand van NAP of zoveel minder dan de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP of zoveel minder dan de waterstand in het boventoeleidingskanaal lager is dan NAP +4,50 m.

⁶ Bij een waterstand NAP +1 m of zoveel minder dan 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.

⁷ Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.

⁸ Bij een waterstand van NAP +0,70 m of zoveel minder als de waterstand minder is dan NAP +0,70 m.



TOELICHTING

Inleiding

Onderhavige regeling wijzigt de Regeling communicatie en afmeting rijksbinnenwateren, de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee, de Regeling radarinstallaties en bochtaanwijzers 1995 en de Binnenvaartregeling. Het betreft een verzameling van verschillende beleidsarme wijzigingen. Met enkele wijzigingen wordt getracht meer duidelijkheid te verschaffen over een huidige situatie, andere zijn technische aanpassingen ten behoeve van actualisatie. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de specifieke wijzigingen. Daarnaast wordt de Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993 ingetrokken. Deze regeling is verouderd, en regels betreffende technische eisen aan navigatielantaarns zijn inmiddels opgenomen in het Binnenvaartbesluit.

Gevolgen

De administratieve lasten zullen als gevolg van deze wijzigingen niet toenemen, omdat het hier niet gaat om inhoudelijke wijzigingen. Met enkele wijzigingen wordt beoogd de administratieve lasten te laten afnemen. Door bijvoorbeeld maximale afmetingen voor het verslepen van zee-pontons in het beheergebied WNZ (regio West Nederland Zuid) op te nemen in de tabel in bijlage 3 van de Regeling communicatie en afmeting rijksbinnenwateren is het niet langer nodig hier een aanvraag voor een ontheffing voor in te dienen.

Het boetebedrag voor het niet of niet juist op iedere bladzijde van het vaartijdenboek hebben aangetekend van de exploitatiewijze wordt verhoogd van € 100,- naar € 5.000,-. Daarnaast is de aanwezigheid van een deksman in plaats van een lichtmatroos door onderhavige wijziging aan te merken als onderkwalificatie in plaats van onderbemanning, waardoor een lagere boete kan worden opgelegd (€ 300,- in plaats van € 2.500,-).

Advies en consultatie

Van internetconsultatie is afgezien omdat het een regeling betreft met enkel beleidsarme, technische wijzigingen. Internetconsultatie kan dus niet in betekenende mate leiden tot aanpassing van het ontwerp van de regeling. Ook is om deze reden afgezien van uitvoeringstoetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat (RWS).

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024. Hiermee wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn voor een ministeriële regeling.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A en B

Artikel I, onderdeel B, wijzigt artikel 2 van de Regeling communicatie en afmetingen Rijksbinnenwateren (Rcar). In dit artikel zijn nadere regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop een schip zich dient te melden. Voor containerschepen en de tankvaart was hier al langer de verplichting opgenomen tot het elektronisch melden. In een recente wijziging van het Rijnvaartpolitierglement (Rpr) is de elektronische meldplicht uitgebreid tot de overige schepen waarop de meldplicht van toepassing is. Met onderhavige wijziging wordt de Rcar in overeenstemming gebracht met het Rpr en wordt elektronisch melden de norm. Ter verduidelijking is ES-RIS met artikel I, onderdeel A, toegevoegd aan de begripsbepalingen van de Rcar.

Artikel I, onderdeel C

Dit onderdeel wijzigt bijlage 3 van de Rcar. Deze bijlage bevat de toegestane afmetingen van een schip of samenstel op vaarwegen in beheer bij RWS. De vormgeving van de bijlage wordt gewijzigd. Met onderhavige wijziging wordt de tabel opgesplitst naar tabellen per regio. Dit bevordert de leesbaarheid van de bijlage, alsmede de vindbaarheid van de voetnoten. Daarnaast wordt de inhoud van de tabellen op meerdere plekken gewijzigd om uiteenlopende redenen. Deze verschillende wijzigingen worden hieronder toegelicht.



Overijssel:

Rijkswaterstaat heeft de vaarweg tussen Delden en Enschede en de zijtak naar Almelo geschikt gemaakt voor klasse Va-schepen. Dat betekent dat er nu schepen kunnen varen met een lengte van 110 m, een breedte van 11,50 m en dat deze schepen nu kunnen varen met een afluiddiepte tot maximaal 2,80 m. In afwachting van uitvoering van dit project is aan een groot aantal schepen in de loop der jaren maatwerk geleverd t.a.v. ontheffingen, die al op deze verruiming vooruittiepen. Deze werden op basis van en afhankelijk van de afmetingen van het schip (profiel van lengte versus breedte) verleend. Bij beëindiging van de uitvoering van het Project Verruiming Twentekanal kan ieder klasse Va-schip vlot en veilig met een diepte van 2,80 m varen. Ontheffingen hoeven daarom niet meer verstrekt te worden, en dus zullen met deze wijziging de administratieve lasten afnemen.

Noord-Holland/Utrecht:

De rijen in de tabel onder het kopje Noord-Holland/Utrecht zijn aangepast. Met deze wijziging zijn de maximale afmetingen van een schip niet alleen op vaarwegniveau opgenomen, maar ook op niveau van de sluisen en kolken. Dit op verzoek van Verkeer- en Watermanagement (VWM). RWS VWM is een landelijk organisatieonderdeel van RWS. De handhaving op de (varende) binnenvaart wordt door VWM uitgevoerd. Met deze wijziging is het voor VWM ook mogelijk om te handhaven in de kolken op maximale afmetingen van het schip. Ook bestond deze behoefte in relatie tot aansprakelijkheid en schadeclaims als een schip in de verkeerde kolk vaart en zo schade veroorzaakt.

Zuid-Holland:

Algerasluis

In de huidige bijlage ontbreekt de Algerasluis. De schutsluis is onderdeel van het Algeracomplex te Krimpen aan den IJssel. Over het algemeen staat de Algerakering (stormvloedkering) open en heeft het scheepvaartverkeer tot een hoogte van circa 8 meter een vrije doorvaart. Hogere schepen maken gebruik van de openstaande schutsluis met een bascule brug in de N210. Bij een gesloten stormvloedkering (in geval van stormseizoen, onderhoud of proefsluitingen) dient het scheepvaartverkeer gebruik te maken van de schutsluis. Het schutbedrijf wordt dan inwerking gesteld en het schutten is dan beperkt tot schepen met een maximale lengte van 110 meter, een breedte van 11,50 meter en een diepgang tot maximaal 4,70 meter. Om duidelijkheid en transparantie te scheppen zijn deze afmetingen met onderhavige wijziging opgenomen in de bijlage.

Hollandsche IJssel

De maximale diepgang wordt gewijzigd in de rij '- van km 7.0 tot km 16.9'. Verruiming van 1,50 meter naar 4,70 meter is voorts mogelijk.

Oude Maas (tussen de beide splitsingspunten te Dordrecht)

Zo nu en dan wordt bij het beheergebied WNZ een aanvraag ingediend om met een duwboot in brede formatie, met drie (lege) duwbakken naast elkaar, te varen vanaf de Amercentrale te Geertruidenberg, gelegen aan de Amer, naar Rotterdam, via het oostelijk gedeelte van het Hollandsch Diep/Moerdijkbruggen, over de Dordtsche Kil, stukje Oude Maas en via de Noord en de Nieuwe Maas naar Rotterdam. Conform de betonningsrichting wordt het traject in de afvaart bevaren, met uitzondering van het stukje Oude Maas, tussen km 980 (splitsing Dordtsche Kil/Oude Maas/Krabbegeul) en km 976 (splitsing Oude Maas/Noord/Beneden-Merwede/Wantij), wat overeenkomstig de betonningsrichting opvarend plaatsvindt. Voor het beheergebied regio WNZ is op de genoemde vaarwegen in de afvaart zeskaks duwvaart toegestaan in de brede formatie, maar dat geldt niet voor de opvaart. Omdat het om 4 km Oude Maas gaat die ook opvarend in de brede formatie kan worden bevaren, wordt in overleg met VWM door regio WNZ ook opvarend toestemming verleend. Daartoe wordt onder Boven-Merwede/Beneden-Merwede/ Nieuwe Merwede/Noord/Oude Maas/Dordtsche Kil/ Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet een regel toegevoegd: '- tussen km 976 en km 980: duwstellen in opvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40 m))'. Met deze wijziging hoeft geen aanvraag meer ingediend te worden, en nemen de administratieve lasten af.

Zee-pontons

Zo nu en dan worden zee-pontons verslept in het Rotterdamse havengebied, het Drechtstedengebied en van en naar het zeehavengebied Moerdijk. De zee-pontons zijn IMO gecertificeerd. In de regel overtreffen de zee-pontons de toegestane afmetingen. Een ontheffing ontbreekt regelmatig, of wordt op het allerlaatste moment aangevraagd en verleend. Het wordt in de regel aangemerkt als een sleep, waarbij de zee-ponton door meerdere sleepboten of in combinatie met een duwboot wordt voortbewogen. Met deze wijziging worden toegestane afmetingen voor het verslepen van zee-pontons toegevoegd aan de bijlage. Zo is het niet langer nodig om een ontheffing aan te vragen. De focus ligt op het veilig kunnen passeren van de beweegbare bruggen en of de sleep past binnen de karakteristieken van de vaarwegen. Daarop zijn deze toegevoegde afmetingen gebaseerd.

Noord-Brabant/Limburg:

De provincies Noord-Brabant en Limburg, twee aparte provincies, worden met deze wijziging in de



bijlage aangeduid als 'Noord-Brabant/Limburg'. Door deze provincies in de bijlage aan te duiden als 'Noord-Brabant/Limburg', met daarin de Maasroute en de kanalen apart opgenomen, wordt meer duidelijkheid verschaft. De Maasroute begint bij de grens tussen België en Nederland en eindigt bij de Amer. De kanalen beginnen zuidelijk en volgen de corridor.

Daarnaast is een aantal vaarwegen verplaatst binnen de tabel omdat het beheer van deze vaarwegen binnen RWS anders is verdeeld, en zijn enkele vaarwegen verwijderd uit de bijlage omdat deze niet meer in beheer zijn van RWS.

Artikel II

De aanwijzing van de directeur van het havenschap Groningen Seaports als bevoegde autoriteit voor de genoemde aanloopgebieden in artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee wordt gewijzigd naar de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Zo wordt de juiste bevoegde autoriteit aangewezen. Dit verhelpt de verwarring en corrigeert de onbedoelde bevoegdheid.

Artikel III

Met deze wijziging wordt het Yangtzekanaal toegevoegd aan artikel 3, eerste lid, van de Regeling radarinstallaties en bochtanwijzers 1995, waarmee deze ook wordt aangewezen als vaarweg als bedoeld in artikel 4.06, derde en vierde lid, van het Binnenvaartpolitie reglement. Het Yangtzekanaal is een zijtak van het Beerkanaal welke reeds is genoemd in het betreffende artikel.

Artikel IV, onderdeel A

Examens voor het Klein Vaarbewijs (1 & 2) worden afgenomen door het CBR. In het verleden werden deze afgenomen door Vamex. Bij Vamex is destijds besloten om bij de exameneisen voor het klein vaarbewijs 1 (KVB1) het onderwerp 'verkeerstekens langs of boven de vaarwateren' niet in onderdeel A (Wettelijke bepalingen) maar in onderdeel C (waterwegen/vaarwater) onder te brengen. Onderdelen A en C worden in het reguliere examen KVB1 volledig bevroegd, dus is dit geen probleem. Echter, bezitters van bepaalde zeevaartdiploma's kunnen een verkort examen KVB1 afleggen om in het bezit te komen van een KVB1. In Bijlage 7.2, paragraaf 3, van de Binnenvaartregeling staan de onderdelen waarvan zij zijn vrijgesteld. Een van die onderdelen is onderdeel C. Ze worden dus niet bevroegd over de betekenis van verkeerstekens langs en boven de binnenwateren. Dit is een ongewenste situatie. In kader van veiligheid is het belangrijk dat deze doelgroep op de hoogte is van de betekenis van verkeerstekens. Onderhavige wijziging zorgt ervoor dat ze niet langer zijn vrijgesteld van dit onderwerp bij het verkorte examen KVB1.

Artikel IV, onderdeel B (boetecatalogus binnenvaartregeling)

Onderhavig onderdeel wijzigt enkele rijen in bijlage 11.1, tabel 1 met boetebedragen voor overtredingen in bepaalde artikelen van de Binnenvaartregeling. Het bedrag voor het niet of niet juist op iedere bladzijde van het vaartijdenboek hebben aangetekend van de exploitatiewijze (feitcode BVW 4.2.021) wordt verhoogd. Indien de gezagvoerder het vaartijdenboek niet kan tonen of de exploitatiewijze niet is ingevuld is het onduidelijk in welke exploitatiewijze wordt gevaren, en is het dus tevens onduidelijk welke vaar- en rusttijden gelden en welke kolom uit de tabel minimumbemanning van toepassing is. Dat maakt het voor de ILT niet mogelijk om op een adequate en effectieve wijze te controleren of sprake is van een bemanningstekort en of wordt voldaan aan de vaar- en rusttijden. Handhaving is dus niet mogelijk. Om in deze situaties toch een (passende) boete op te kunnen leggen wordt naast de ophoging van het boetebedrag een rij toegevoegd met betrekking tot de exploitatiewijze. Het boetebedrag van € 5.000,- is passend voor het niet of niet juist invullen van het vaartijdenboek, en is in lijn met het boetebedrag dat kan worden opgelegd indien het hoogst gekwalificeerde bemanningslid (namelijk een schipper) ontbreekt.

Artikel IV, onderdeel C

De hoogte van het boetebedrag is afhankelijk van het aantal niveaus van onderkwalificatie. In het derde onderdeel onder Toepassing tarievenlijst in bijlage 11.1 van de Binnenvaartregeling worden de verschillende niveaus opgesomd. Met onderhavige wijziging is deksman toegevoegd als niveau. Een deksman telde niet mee voor de minimumbemanning. Dat betekende dat als een deksman aanwezig was in plaats van een lichtmatroos, sprake was van onderbemanning (wanneer volgens een 'tabel minimumbemanning' een lichtmatroos niet mag worden vervangen door een deksman). De boete voor het tekortkomen van een lichtmatroos bedraagt € 2.500,-. Er werd dus een boete opgelegd voor onderbemanning, terwijl er in feite sprake is van onderkwalificatie. Door met onderhavige wijziging deksman toe te voegen als niveau van onderkwalificatie wordt recht gedaan aan de feitelijke situatie



en kan een boete worden opgelegd die meer in de rede ligt van de overtreding.

Artikel V

De Regeling typegoedkeuring navigatielantaarns binnenvaart 1993 wordt ingetrokken. De regeling is verouderd en regels met betrekking tot navigatielantaarns zijn inmiddels opgenomen in het Binnenvaartbesluit.

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