

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Ingevolge artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, kan een ieder, gedurende 30 dagen vanaf de dag waarop deze bekendmaking is geschied, zijn zienswijze met betrekking tot het onderhavige wijzigingsbesluit ter kennis brengen van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag.**

**Besluit van**

houdende vaststelling van een aantal wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement, het Besluit Rijnvaartpolitie-reglement 1995, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van ,  
nr. CEND/HDJZ-2009/..... sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, onderdelen a tot en met d, derde en vierde lid, 9, 18, eerste lid, 20 en 31, elfde lid, van de  
Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van , nr. );

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
van ,

nr. CEND/HDJZ-2009/..... sector SCH, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

## Artikel I

Het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2, tweede lid, komt te luiden:

2. De in het eerste lid bedoelde lijn is de langs de Nederlandse kust gaande lijn, die loopt van:

- het snijpunt van de breedtecirkel 53°26'.5 N met de Duitse kust ter plaatse van Upleward,
- vandaar naar het punt met de coördinaten 53°26'.5 N en 006°55'.9 E,
- vandaar naar een punt gelegen 25 meter westelijk van de kop van de strekdam van Borkum,
- vandaar via de noordelijkste punten van Rottumeroog, Rottumerplaat en de zandplaat Simonszand, naar het oostelijkste punt van Schiermonnikoog, en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van Schiermonnikoog,
- vandaar naar het noordelijkste punt van de zandplaat Het Rif,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Ameland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Terschelling en voorts langs de noordelijke kustlijn naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Vlieland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Texel en voorts langs de westelijke kust tot het snijpunt van de kustlijn en de lijn tussen het Loodsmansduin te Texel, met de coördinaten 53°01'.3 N en 004°43'.7 E, en het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E, op het eiland Noorderhaaks,
- vandaar naar het punt met de coördinaten 52°58'.4 N en 004°39'.4 E,
- vandaar naar de Noord-Hollandse kust ter hoogte van de vuurtoren Kijkduin bij Den Helder en voorts langs de kust van Noord- en Zuid-Holland, waarbinnen zijn begrepen de hoofden van IJmuiden, Scheveningen en Hoek van Holland, tot aan de Haringvlietdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam en de zeezijde van de buitenhaven van Stellendam, naar Goeree en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de Brouwersdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Schouwen en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de afsluiting in de Oosterschelde,
- vandaar langs de zeezijde van deze afsluiting, over de havenhoofden van de vluchthaven Neeltje Jans en de Noordland Buitenhaven, Roompotsluis, naar Noord-Beveland en voorts langs de kustlijn hiervan naar de Veersedam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Walcheren en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de lichtopstand de Nolle, met de coördinaten 51°26'.9 N en 003°33'.1 E, bij Vlissingen,

- vandaar naar de lichtopstand Nieuwe Sluis, met de coördinaten 51°24'.4 N en 003°31'.3 E, in Zeeuws-Vlaanderen en voorts langs de noordwestelijke kust hiervan naar het punt van grensovergang tussen Nederland en België.  
De kustlijn volgt de laagwaterlijn (dieptelijn van 0 meter) zoals aangegeven op de grootschalige Nederlandse zee kaarten, uitgegeven vanwege de Minister van Defensie. De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System (WGS)-84, in graden en minuten.

B

Artikel 7a komt te luiden:

Overtreding van de bepalingen van het Binnenvaartpolitiereglement, dan wel overtreding van de aan een aanwijzing van de bevoegde autoriteit verbonden voorwaarden, of de aan een vergunning, vrijstelling of ontheffing verbonden voorwaarden of voorschriften, met uitzondering van overtreding van de voorschriften verbonden aan een ontheffing als bedoeld in artikel 10.07, tweede lid, is een strafbaar feit.

## **Artikel II**

De bijlage bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1.01, onderdeel D, worden, onder vervanging van de punt aan het eind van 10° door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:  
11°. Inland AIS apparaat: een apparaat dat op een binnenschip is ingebouwd en periodiek scheeps- of reisgegevens met betrekking tot dat schip uitzendt;  
12°. Uitluisteren: het via de marifoon luisteren naar gevoerde gesprekken, het beantwoorden van oproepen en voor zover nodig het deelnemen aan de communicatie tussen de verkeersdeelnemers en de verkeersposten, dan wel tussen de verkeersdeelnemers onderling.

B

Aan artikel 1.02 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Voor een stilliggend zeeschip onder beslag, is de beslaglegger verantwoordelijk voor de naleving van de artikelen 3.01, vierde lid, 3.06, 3.20, 3.21, 3.26, 3.31 tot en met 3.33, 4.04, eerste en tweede lid, 7.01, derde lid, en 7.08, wanneer daarin niet door een schipper, een exploitant, een wachtsman of toezichthouder overeenkomstig het gestelde in het vijfde lid of artikel 7.08 kan worden voorzien.

C

In artikel 1.06 wordt “en de snelheid van dit schip” vervangen door: of de snelheid van dit schip.

D

Artikel 1.09 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. De bevoegde autoriteit kan van het eerste lid, onderdeel a, ontheffing verlenen voor het in verenigingsverband oefenen voor deelname aan met snelle motorboten te houden wedstrijden. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en er kunnen voorwaarden aan worden verbonden.

E

Artikel 1.10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt onderdeel h vervangen door:  
h. het certificaat van onderzoek, overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van de Binnenvaartwet, met inbegrip van het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand en de stabiliteitsberekening, met inbegrip van de daarbij gebruikte berekeningsmethode en het resultaat daarvan, voor de actuele, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand.

2. In het tweede lid, wordt “Officieel Scheepsnummer: Certificaat van onderzoek: -Nummer:  
-Commissie van Deskundigen: -Geldig tot: vervangen door:

UNIEK EUROPEES SCHEEPSIDENTIFICATIENUMMER .....

COMMUNAUTAIR CERTIFICAAT:

- NUMMER .....  
- COMMISSIE VAN DESKUNDIGEN  
.....  
- GELDIG TOT .....

Indien de duwbak over een officieel scheepsnummer beschikt, moet dat begrip en het officieel scheepsnummer op de metalen plaat worden aangebracht.

F

Artikel 1.21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:  
b. van een drijvende inrichting of van een drijvend voorwerp, tenzij het verplaatsen daarvan klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken.
2. Het eerste lid, onderdeel c, vervalt.
3. Het tweede lid komt te luiden:  
2. Een bijzonder transport vaart niet dan met een vergunning van de bevoegde autoriteit. Aan een vergunning kunnen door de bevoegde autoriteit voorwaarden worden verbonden.
4. Na het tweede lid wordt een lid toegevoegd, luidende:  
3. Voor een bijzonder transport wordt een schipper aangewezen. Met artikel 1.02 wordt rekening gehouden.

## G

Artikel 1.23 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt na "*evenementen*" toegevoegd: *en andere gebeurtenissen*.
2. In het eerste lid wordt "dan wel werkzaamheden of een tewaterlating van een schip of van een drijvend voorwerp" vervangen door: dan wel een tewaterlating van een schip of een proefvaart met een schip of van een drijvend voorwerp of werkzaamheden.

## H

Na artikel 1.23, wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 1.24 Afwijken voorschriften door handhavingsdiensten, brandweer en schepen bestemd tot het redden van drenkelingen**

Schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door de bevoegde autoriteit aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen mogen, behoudens het bepaalde in de artikelen 1.04 en 1.05, afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is.

## I

Artikel 2.02 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, vervalt "hetzij het registratieteken voor snelle motorboten, bedoeld in artikel 8.02," .

2. In het derde lid wordt na "van toepassing op" ingevoegd: snelle motorboten, waarop het registratieteken bedoeld in artikel 8.02 is aangebracht, en op.

J

In artikel 3.22, tweede lid, wordt na "artikel 3.16, eerste lid, onder b" ingevoegd: en de lichten bedoeld in artikel 3.08, eerste lid, onder b en c.

K

In artikel 3.27 wordt de laatste zin vervangen door: Hetzelfde geldt voor een brandweerboot en een schip dat behoort tot een door Onze Minister aangewezen organisatie voor het redden van drenkelingen, die hulp bieden dan wel daartoe op weg zijn.

L

In artikel 3.37, onderdeel a, 2° wordt "tenminste 1 m lager dan het toplicht" vervangen door: tenminste 1 m lager dan het witte licht bedoeld in onderdeel a, 1°.

M

Artikel 4.05, wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vierde lid, wordt "varend schip" vervangen door: varend groot schip, en wordt "moet het schip" vervangen door: moet het groot schip.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:
8. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing op een klein schip dat is uitgerust met een marifoon.
9. In afwijking van het eerste lid, wordt bij communicatieproblemen bij het gebruik van marifoonverbindingen tussen marifooninstallaties aan boord van schepen de Duitse taal gebruikt.

N

Na artikel 4.06 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 4.07 Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat**

Een binnenschip mag gebruik maken van een Inland AIS apparaat dat in overeenstemming is met de standaard opgenomen in Besluit 2006-I-21 van 31 mei 2006 van de Centrale Rijnvaartcommissie: Volgen en opsporen van schepen

in de binnenvaart. Het Inland AIS apparaat wordt gebruikt overeenkomstig de voorschriften van deze standaard.

O

In artikel 6.07, eerste lid, wordt na "twee schepen" ingevoegd: of twee samenstellen onderling, en wordt na "teken A.4" ingevoegd: of A.4.1.

P

In artikel 6.11 wordt in onderdeel c na "teken A.4" ingevoegd: of A. 4.1. en wordt na "onder b" ingevoegd: en c.

Q

In artikel 6.28, wordt onder vernummering van het dertiende en veertiende lid tot veertiende en vijftiende lid, een lid ingevoegd, luidende:

13. In afwijking van het twaalfde lid, kunnen drogeladingschepen ingevolge het ADNR die uitsluitend vervoersmiddelen en –materialen volgens ADNR nr. 7.1.1.18 vervoeren en die tekens volgens artikel 3.14, tweede lid, voeren, gelijktijdig met elkaar of met de in artikel 3.14, eerste, of zevende lid, bedoelde schepen worden geschut.

De afstand tussen boeg en hek van de gelijktijdig geschutte schepen bedraagt ten minste 10 m.

R

Aan artikel 6.29 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Het derde lid is niet van toepassing op een schip dat bestemd is om bedrijfsmatig diensten te verrichten ten behoeve van een zeegaand schip en waarop in samenhang met die te verrichten diensten de plaatsing van een radar technisch gezien niet mogelijk is. De bevoegde autoriteit kan hieromtrent beleidsregels vaststellen.

S

In artikel 6.32, vijfde lid, onderdeel a, vervalt onder vervanging van de punt na "herhalen" door een puntkomma "Deze bepaling is niet van toepassing op kleine schepen;".

T

Aan artikel 7.01, derde lid, wordt een zin toegevoegd, luidende:

Met ankeren wordt het gebruik van spudpalen gelijkgesteld.

## U

Artikel 8.08 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, onderdeel f, komt te luiden:

f. in gebieden aangewezen voor snelvaren of waterskiën, die daartoe door middel van bijzondere markering, voorzien van het teken E.17, E.21 of E.24, bedoeld in BIJLAGE 7, zijn gemarkeerd;

2. In het derde lid vervalt onder vervanging van de komma na "tweede lid" door een punt "onder b en g."

## V

Artikel 9.02 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van het tweede lid tot derde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Een schip of samenstel voldoet aan de in het eerste lid gestelde eisen, wanneer deze wordt aangemerkt als bijzonder transport in de zin van artikel 1.21, eerste lid, en daaraan een vergunning is verstrekt op grond van artikel 1.21, tweede lid, waarin de lengte, breedte en diepgang van de vaarwegen en kunstwerken op de door het schip of samenstel af te leggen route in aanmerking zijn genomen.

## W

In artikel 9.06, vijfde lid, wordt "186,50 m" vervangen door: 193 m.

## X

Artikel 9.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een groot schip van een door de bevoegde autoriteit aangegeven categorie, een drijvende inrichting en een drijvend voorwerp waarvan het verplaatsen klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken, en een bijzonder transport melden zich op de door de bevoegde autoriteit aangegeven wijze, overeenkomstig de daartoe gestelde regels.

2. In het tweede lid wordt "Een groot schip moet op een vaarweg waarop het teken B.11, bedoeld in BIJLAGE 7 van toepassing is op de in BIJLAGE 9 genoemde vaarwegen uitluisteren en zo nodig deelnemen" vervangen door: Een in het eerste lid bedoeld groot schip, luistert op de in BIJLAGE 9 en BIJLAGE 10 genoemde vaarwegen uit en neemt zonodig deel".



3. In het vijfde lid wordt “De in het eerste lid, onder b, en derde lid, “ vervangen door: De in het eerste en derde lid.

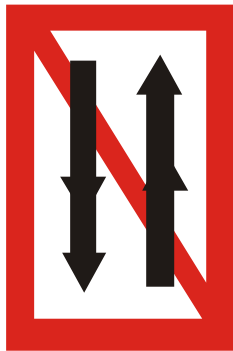
Y

In artikel 10.07, eerste lid, wordt “zeegaand schip” vervangen door: zeeschip met een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievenwet 1981 van 300 of meer, dat naar zee vertrekt en de schipper, de exploitant of de agent van een zeeschip.

Z

BIJLAGE 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na teken A.4 wordt een teken ingevoegd, luidende:  
A.4.1 Ontmoeten en voorbijlopen van samenstellen onderling verboden.  
Dit verbod geldt niet wanneer tenminste één van beide betrokken samenstellen een duwstel is waarvan de lengte niet meer bedraagt dan 110 m en de breedte niet meer bedraagt dan 12 m



2. Onder vernummering van teken A.19 naar A.20 wordt een teken ingevoegd, luidende:  
A.19 Verboden schepen te water te laten



3. Teken “E.4” wordt vernummerd naar: E.4a, en teken “E.4.1” wordt vernummerd naar: E.4b.

4. Onder vernummering van teken E.20.1 naar E.21, E.21 naar E.23, en E.22 naar E.24, wordt een teken ingevoegd, luidende:  
E.22 Toegestaan schepen te water te laten (trailerhelling)



AA

BIJLAGE 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste volzin vervalt na "artikel 9.07": , eerste en.
2. Na onderdeel 8 wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:  
8a. Hartelhaven;
3. In onderdeel 23 wordt, onder plaatsing van een komma na "IJmuiden", toegevoegd: met inbegrip van de daaraan gelegen havens.
4. Na onderdeel 34, worden een zestal onderdelen toegevoegd, luidende:  
35. het Zwarte Water;  
36. het Meppeler Diep;  
37. de Maas;  
38. de Bergse Maas;  
39. de Amer;  
40. het Maas-Waalkanaal.

BB

BIJLAGE 10 komt als volgt te luiden:

#### **BIJLAGE 10**

De vaarwegen bedoeld in artikel 9.01 zijn:

1. het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
2. het Beerkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
3. het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg.
4. de Zuid-Willemsvaart vanaf sluis 19 tot de splitsing bij de doorgaande route sluis Bosscherveld-Smeermaas.

CC

BIJLAGE 11 wordt als volgt gewijzigd:

In onderdeel 1 wordt voor “het Noordzeekanaal” ingevoegd: de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens,.

DD

BIJLAGE 13 komt te luiden:

**BIJLAGE 13 Toegestane afmetingen van een schip of een samenstel op de vaarwegen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid**

Vaarweg	Lengte in m	Breedte in m	Diepgang in m
<i>Fryslân</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>			
Kanaal Zutphen-Enschede van de Twenthekanalen			
- Geldersche IJssel-Delden (beneden de sluis)	110	11,50	2,80 <sup>1</sup>
	110	11,50	2,20 of
- Delden - Enschede	110	9,75	2,60
Zijkanaal naar Almelo van de Twenthekanalen	110	9,75	2,50
<i>Overijssel/Gelderland</i>			
Geldersche IJssel			
- IJsselkop <sup>2</sup> – Stadsbrug	110	12,00	

<sup>1</sup> Op het pand Geldersche IJssel - Eefde (voorpan) evenveel minder dan 2,80 m als de buitenwaterstand sluis Eefde lager is dan NAP + 3,20 m.

Kampen - Stadsbrug Kampen - Ketelmeer	200	17,50	
Zwolle-IJsselkanaal	110	12,00	3,25 <sup>3</sup>
Meppelerdiep			
- van Zwarte Water via Meppelerdiepkeersluis – Kaapbrug - via Grote Kolksluis	110 55	12,00 8,20	3,25 <sup>4</sup> 2,80 <sup>4</sup>
Zwarte Water - van kmr 0,00 – kmr 8,40 - van kmr 8,40 – kmr 20,20	110 190	12,00 12,00	3,25 <sup>3</sup> 3,25 <sup>5</sup>
Zwolsche Diep	190	12,00	3,00 <sup>5</sup>
Ramsdiep	190	11,50	3,00 <sup>5</sup>
Zwanendiep	85	9,50	2,70 <sup>3</sup>
<i>Noord-Holland</i>			
Haven Oudeschild	90	<12,50	4,50
De betonde vaarwateren tussen zee en Den Helder			9,00
Marinehaven Willemsoord	200		8,00
Oranjesluizencomplex			
- Noordersluis	70	13,50	3,50 <sup>6</sup>

<sup>2</sup> 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 riviervak; 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.

<sup>3</sup> Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Bij waterstand = NAP of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP. In de bochten en bij de bruggen geldt een verbod op ontmoeten en voorbijlopen voorschepen en duwstellen met een lengte van >110 m.

<sup>6</sup> Bij een waterstand van NAP – 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,50 m.

- Middensluis	90	17,50	3,50 <sup>6</sup>
- Zuidersluis	70	13,50	3,50 <sup>6</sup>
- Prins Willem Alexandersluis	200	23,00	3,50 <sup>6</sup>
Noordzeekanaal en Noordzeesluizen te IJmuiden	325	42,00	13,10
- 1e 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 <sup>7</sup>
kleine sluis	67	8,20	3,50 <sup>7</sup>
- Stevinsluis	120	13,00	3,50 <sup>7</sup>

<sup>7</sup> 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 als de waterstand lager is dan NAP respectievelijk NAP – 0,50 m.

- Noorderhaven Breezanddijk	50	11,50	2,80 <sup>7</sup>
- Zuiderhaven Breezanddijk	95	11,50	2,50 <sup>7</sup>
- Buiten- en voorhavens Den Oever en Kornwerderzand	120	13,00	3,50 <sup>7</sup>
Randmeren Flevoland			
- Nijkerkersluis	90	9,50	3,00 <sup>3</sup>
- Roggebotsluis	90	9,50	3,00 <sup>3</sup>
<i>Noord-Holland/Utrecht</i>			
Buitenhaven van Muiden en toegangseu			
- Groote Zeesluis - IJmeer	45	7,50	1,80
Amsterdam-Rijnkanaal	200	23,50	4,00
Lekkanaal	200	17,70	3,50 <sup>8</sup>
Merwedekanaal (benoorden de Lek)	110	11,50	2,80 <sup>9</sup>
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel			
- Doorslagsluis - km 2,2	39	5,45	1,75 <sup>10</sup>
- 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	39	5,45	2,50 <sup>11</sup>
- van km 1.1 tot km 3.4	110	11,50	3,15 <sup>11</sup>

<sup>8</sup> Bij een waterstand van NAP –0,40 m of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,40 m.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Bij een waterstand van NAP + 0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand is bij de Doorslagsluis te Nieuwegein.

<sup>11</sup> Bij een waterstand t.o.v. NAP, of zoveel hoger of zoveel minder als de waterstand t.o.v. NA P.

- van km 3.4 tot km 4.5	110	11,50	3,60 <sup>11</sup>
- van km 4.5 tot km 7.0	110	11,50	4,05 <sup>11</sup>
- van km 7.0 tot km 19.7	110	11,50	4,70 <sup>11</sup>
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	225	23,50	4,75
Boven-Merwede/Beneden-Merwede/ Nieuwe Merwede/Noord/Oude Maas/Dordtsche Kil/ Hollandsch Diep/Amer/Haringvliet			
- algemeen	225	23,50	
- duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40m))	153	34,35	
- duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte vóór de duwboot (maximum lengte 40m))	229,50	22,90	
Beneden-Merwede			4,40 <sup>11</sup>
Bergsche Maas	193	17,50	4,00 <sup>12</sup>
Nieuwe Merwede (Biesboschsluis)	55	6,60	3,20
Noord			4,40 <sup>11</sup>
Nieuwe Maas (beheersgebied Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland)	225	23,50	
- duwstellen in afvaart brede formatie (gedeelte voor de duwboot (maximum lengte 40m))	153	34,35	4,50

<sup>12</sup> Bij een waterstand = NAP of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP.

- duwstellen in opvaart lange formatie (gedeelte voor de duwboot (maximum lengte 40m))	229,50	22,90	4,50
Maasmond, Europoort			17,40
<i>Noord-Brabant</i>			
Zuid-Willemsvaart, met inbegrip van de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard			
- sluis 13 t/m sluis 4	50,50	6,70	1,90
- sluis 4 tot Gekanaliseerde Dieze	90 <sup>13</sup>	6,70	2,10
- Gekanaliseerde Dieze	90	12	2,70 <sup>14</sup>
- Kanaal Engelen - Henriëttewaard	90	12	2,70
Wilhelminakanaal, met inbegrip van de Amertak			
- Amer - sluis I	110	11,50	3,00
- 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	9,60	2,60
Donge	110	11,50	3,00 <sup>14</sup>
Oude Maasje			
- Bergsche Maas - haven Waspik	95	11,50	2,50
- haven Waspik - haven Sprang Capelle	60	6,60	2,50

<sup>13</sup> Schepen langer dan 65 m moeten zijn uitgerust met een actieve kopbesturing.

<sup>14</sup> Bij een waterstand van NAP +0,50 m of hoger of zoveel minder als de waterstand beneden NAP + 0,50 m.



<i>Zeeland</i>			
Volkerak/Zuid-Vlije/Krammer/ Zijpe/Mastgat/Keeten/ Oosterschelde	200	23,50	
Schelde-Rijnverbinding	225	23,50	4,00
Krammersluizen	200	23,50	4,75 <sup>15</sup>
Kanaal door Zuid-Beveland			
- gehele kanaal	200	23,50	4,75 <sup>15</sup>
- vanaf de parallel 51° 27'.9 N	200	23,50	5,25 <sup>16</sup>
Veerse Meer	130	18,00	
Roompotsluis	95	14,50	5,00 <sup>17</sup>
Bergsediepsluis	34	6,00	2,00 <sup>18</sup>
Handelshaven Breskens <sup>19</sup>	95		
Veerhaven Terneuzen	80	9,50	
<i>Limburg</i>			
Maas			
- van km 8,650 – invaart Julianakanaal	137,50	14,00	3,00
- van km 64,5 – monding Julianakanaal	110	12,00	2,80
- sluis Linne	137,50	13,50	3,00 <sup>20</sup>
> 137 m	193	13,50	3,00 <sup>20</sup>
- sluis Roermond	137,50	13,50	3,00 <sup>21</sup>

<sup>15</sup> Bij een waterstand hoger dan of gelijk aan NAP – 0,75m of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP – 0,75 m.

<sup>16</sup> Bij een waterstand hoger dan of gelijk aan NAP – 0,55 m of zoveel minder als 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.

<sup>17</sup> Bij een waterstand = NAP of zoveel minder als de waterstand lager is dan NAP.

<sup>18</sup> Bij waterstand Oosterschelde-zijde NAP – 1,50 m of hoger.

<sup>19</sup> Kielspeling 10 % van de waterdiepte.

<sup>20</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 16,95 m.

<sup>21</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 14,20 m.

> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>21</sup>
- sluis Belfeld oude:	137,50	13,50	3,00 <sup>22</sup>
> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>22</sup>
nieuwe:	137,50	15,50	3,00
- sluis Sambeek oude:	137,50	13,50	3,00 <sup>23</sup>
> 137,50 m	193	13,50	3,00 <sup>23</sup>
nieuwe:	137,50	15,50	3,00
- sluis Grave	137,50	15,50	3,20
- Prinses Maxima sluizen te Lith			
Zuidkolk	113,50	13,50	3,50 <sup>24</sup>
Noordkolk	193	17,50	4,00 <sup>25</sup>
- Maasbracht monding – sluis Sambeek			
> 137,50 m	193	13,50	3,00
- Traject Sambeek – km 226,5			
> 137,50 m	193	13,50	3,20
Julianakanaal			
- Gekanaliseerde Maas - Beatrixhaven	137,50	14,00	3,00
- Beatrixhaven - haven Stein	110	12,00	3,00
> 110 m <sup>26</sup>	137,50	11,50	3,00
- Haven Stein - sluis Born	137,50	14,00	3,00
oude sluis Born	132,50	13,50	3,00
- sluis Born – km 36,6	137,50	15,50	3,00
- sluis Maasbracht - km 36,6	137,50	15,50	3,00

<sup>22</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 10,95 m.

<sup>23</sup> Of zoveel minder als de waterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 7,70 m.

<sup>24</sup> Bij een waterstand NAP + 1 m of zoveel minder als de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP + 1 m.

<sup>25</sup> Bij een waterstand van NAP of zoveel minder als de buitenwaterstand in het benedentoeleidingskanaal lager is dan NAP.

<sup>26</sup> Schepen of duwstellen langer dan 110 m moeten zijn uitgerust met een actieve kopbesturing.

> 137,50 m	193	13,50	3,00
Lateraalkanaal Linne-Buggenum			
> 137,50 m	193	13,50	3,00
Sluis Heel	137,50	15,50	3,00
Maas-Waalkanaal			
Maas – Maas-Waalkanaal km 10,7	137,50	15,50	3,20 <sup>27</sup>
> 137 m	193	13,50	3,20 <sup>27</sup>
km 10,7 – Waal	193	15,50	3,70 <sup>28</sup>
Kanaal van Sint Andries	110	13,50	3,50 <sup>29</sup>
Verbindingskanaal in het Bossche Veld	80	8,30	2,50
> 80 m <sup>30</sup>	86	8,30	2,50
Zuid-Willemsvaart			
sluis 19 - Verbindingskanaal	20	4,50	1,65
Verbindingskanaal – Smeermaas	80	8,30	2,50
> 80 m	86	8,30	2,50
Belgische grens nabij Loozen			
via sluis 16 en 15 tot sluis 13	65	7,25	2,10
sluis 15 – Randwegbrug	95	9,50	2,10
Kanaal Wesseem - Nederweert			
- km 0,00 - km 0,85	137,50	15,50	3,20
- km 0,85 - km 2,20	95	9,50	2,50
- km 2,20 - km 16,30	95	9,50	2,10
oude sluis Panheel	95	7,25	2,10

<sup>27</sup> Bij een waterstand NAP + 7,70 m of zoveel minder als de waterstand bij sluis Heumen aan de Maaszijde lager is dan NAP + 7,70 m.

<sup>28</sup> Of zoveel minder als de buiten- of de binnenwaterstand lager is dan NAP + 7,20 m.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> Schepen of duwstellen langer dan 110 m moeten zijn uitgerust met een actieve kopbesturing.

Noordervaart			
Sluis Hulzen	62	7,25	1,65

EE

BIJLAGE 14 wordt als volgt gewijzigd:

Onderdeel a wordt als volgt gewijzigd:

1. Punt 18 komt te luiden: van de Oosterschelde: het Engelsche Vaarwater, de Witte Tonnen Vlije, het gedeelte van het Brabantsche Vaarwater ten zuiden van de Witte Tonnen Vlije en de Aanloop Wemeldinge;

2. Punt 19 komt te luiden: van het Zoommeer: het Tholense Gat, het Bergsche Diep en de Nieuwe Haven;

3. In punt 38 wordt onder plaatsing van een komma na "IJmuiden" toegevoegd: met inbegrip van de daaraan gelegen havens.

4. In punt 44 wordt onder plaatsing van een komma na "Zuid-Willemsvaart" toegevoegd: met inbegrip van de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard.

5. In punt 54 vervalt "de Overijsselse Vecht;".

FF

BIJLAGE 15 wordt als volgt gewijzigd:

In onderdeel a wordt in punt 1, onder plaatsing van een komma na "IJmuiden", toegevoegd: met inbegrip van de daaraan gelegen havens.

GG

BIJLAGE 18 wordt als volgt gewijzigd:

Er wordt, onder wijziging van de punt aan het einde van punt 2 in een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidend:

3. vaarweg Afgesloten IJ tussen Stenen hoofd en boei IJ 11.

### **Artikel III**

Artikel 2 van het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995 vervalt.

## **Artikel IV**

Het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt als volgt te luiden:

### **Artikel 1. Toepassingsgebied**

Dit reglement is van toepassing op de Westerschelde met haar mondingen, met inbegrip van het gedeelte van de territoriale zee dat wordt begrensd door de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°36'.95 N en 003°27'.12 E, vandaar naar 51°35'.55 N en 003°23'.22 E, vandaar naar 51°33'.95 N en 003°22'.12 E, vandaar naar 51°26'.03 N en 003°18'.46 E, en vandaar naar grenspaal 369.

De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het (World Geodetic System) WGS-84, in graden en minuten.

B

Artikel 2, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Na onderdeel f wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

f.1. zeilplank:

klein zeilschip voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund;

2. Na onderdeel g wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

g.1. waterscooter:

klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller dan 20 km per uur ten opzichte van het water kan varen en gebouwd of ingericht is om door een of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen;

C

Artikel 19, eerste lid, komt te luiden:

1. Bij beperkt zicht maakt een schip gebruik van radar. Als een schip niet op radar kan varen, gaat het bij beperkt zicht op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats stilliggen.

D

In artikel 26, onderdeel a, vervalt, onder vervanging van de puntkomma na "de ene loodrecht onder de andere" door een punt: een schip met een lengte van

minder dan 20 meter mag in plaats van het hierboven vermelde dagmerk een mand voeren; .

E

Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:  
In onderdeel b wordt na "cilinder" ingevoegd: als dagmerk.

F

In artikel 31, zevende lid, wordt "bijlagen 1 tot en met 3" vervangen door:  
bijlage 1.

G

Artikel 43 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:
    - b. aan de westzijde door de lijn gaande over het gedoofde oeverlicht "Kruishoofd" op de wal van Zeeuws-Vlaanderen tot de boei "Trawl" en vervolgens door de lijn in ongeveer noordoostelijke richting over de boei OG 12 naar de wal van Walcheren;
  2. Het tweede lid komt te luiden:
    2. Als voorzogsgebied wordt aangeduid het gedeelte van het redegebied Vlissingen, dat als volgt wordt begrensd:
      - a. aan de noordzijde door de lijn gaande over de boeien W 6, W 8, W 10, SG-W, SG 3, SG 1, OG 21, OG 19 tot aan het snijpunt met de lijn gaande over de boeien "Trawl" en OG 14, vervolgens in ongeveer noordoostelijke richting gaande tot aan de boei OG 14, vervolgens gaande over de boeien OG 16, SG 2, SG 4 en over het worteleinde van het Leugenaarshoofd, vervolgens gaande langs de wal van Walcheren, over de koppen van de havendammen van de Koopmanshaven, vervolgens gaande over de boeien VR 2, VR 4, VR 6, de koppen van de havendammen van de buitenvoorhaven van het kanaal door Walcheren, vervolgens gaande over de boei 2 en de koppen van de havendammen van de Sloehaven;
      - b. aan de oostzijde door de meridiaan van het groene havenlicht aan de Sloehaven;
      - c. aan de zuidzijde door de lijn gaande over de boeien 7, 5, 3, 1, H-SS, SS 1, Songa, W9 en W7;
      - d. aan de westzijde door de lijn gaande over het gedoofde oeverlicht "Kruishoofd" op de wal van Zeeuws-Vlaanderen en de boei "Trawl".
- De Rijkshavenmeester Westerschelde kan ter vervanging van bedoelde boeien en tonnen andere punten ter begrenzing van het voorzogsgebied vaststellen. Deze punten worden in de Staatscourant gepubliceerd.

H

Artikel 45, eerste lid, komt te luiden:

1. Een schip met oostelijke koers vermijdt zoveel als mogelijk te varen ten noorden van de lijn lopende van een door de Rijkshavenmeester Westerschelde vastgesteld punt ten zuiden van het westelijke hoofd van de Koopmanshaven te Vlissingen naar een door de Rijkshavenmeester Westerschelde vastgesteld punt ten zuiden van het rode licht van de Buitenhaven te Vlissingen. Deze punten worden in de Staatscourant gepubliceerd.

I

In artikel 47, tweede lid, wordt de laatste zin vervangen door: De westelijke grens wordt gevormd door de witte sectorbegrenzing 024°, lopende over de lichtboei Songa, van het oeverlicht Boulevard De Ruyter. De oostelijke grens wordt gevormd door de witte sectorbegrenzing 013°, lopende over de lichtboei ARV-VH, van het oeverlicht Boulevard De Ruyter.

J

De artikelen 48 en 49 vervallen.

K

Na artikel 50 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 50a Bescherming van verkeerstekens**

Een schip gebruikt geen verkeerstekens om daaraan te meren of daaraan te verhalen, beschadigt ze niet en maakt ze niet ongeschikt voor hun bestemming.

#### **Artikel 50b Belading**

1. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken, dan wel indien het zodanig is beladen dat het een geringer vrijboord heeft dan blijktens de afgegeven certificaten is toegestaan.

2. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.

3. onverminderd het bepaalde in het tweede lid, neemt een binnenschip niet deel aan de scheepvaart indien aan boord niet aanwezig zijn:

- a. het certificaat van onderzoek overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van de Binnenvaartwet;
- b. het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand;

c. De stabiliteitsberekening, met inbegrip van de daarbij gebruikte berekeningsmethode en het resultaat daarvan, voor de actuele, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand.

### **Artikel 50c Watersport**

1. Een persoon die zwemt dan wel op andere wijze watersport bedrijft zonder gebruik te maken van een schip houdt voldoende afstand van een varend schip of van een schip bezig met het verrichten van werkzaamheden.

2. Een persoon die waterskiet of doet waterskiën of op soortgelijke wijze van het vaarwater gebruik maakt of gebruik doet maken, of vaart met een waterscooter, een zeilplank of met een door een vlieger voortbewogen plank, houdt voldoende afstand van een varend schip of van een schip bezig met het verrichten van werkzaamheden.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde personen gedragen zich zodanig dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van het vaarwater kan worden veroorzaakt.

4. Zwemmen, onderwatersport, watersport zonder gebruik te maken van een schip, waterskiën of doen waterskiën of op soortgelijke wijze van het vaarwater gebruik maken of gebruik doen maken, varen met een waterscooter, varen met een zeilplank of varen met een door een vlieger voortbewogen plank vinden niet plaats:

- a. op of in de onmiddellijke nabijheid van een ankerplaats;
- b. in de vaargeul;
- c. in routes van veerponten;
- d. nabij de ingangen van havens;
- e. in de nabijheid van meergelegenheden;
- f. in de door de Rijkshavenmeester Westerschelde aangewezen gebieden.

5. De Rijkshavenmeester Westerschelde kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het vierde lid. Aan een vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

L

In artikel 51a, zevende lid, wordt "De bevoegde autoriteit", vervangen door: De Rijkshavenmeester Westerschelde.

M

Na artikel 53 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **Artikel 53a Afwijken van voorschriften door handhavingsdiensten, brandweer en schepen bestemd tot het redden van drenkelingen**

Schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door Onze Minister aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen



mogen, behoudens het bepaalde in artikel 3, afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is.

N

Aan artikel 55 wordt een zin toegevoegd, luidende:  
Een bijgewerkt exemplaar van het reglement en een bijgewerkt exemplaar van de zeekaart die via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kunnen worden, zijn eveneens toegestaan.

O

Artikel 56 komt te luiden:

#### **Artikel 56**

Overtreding van de bij of krachtens dit besluit vastgestelde bepalingen, alsmede overtreding van de aan een vergunning, vrijstelling, ontheffing of toestemming verbonden voorschriften, is een strafbaar feit.

P

Artikel 57 vervalt.

Q

Bijlage 5 vervalt.

R

De achter het besluit gevoegde inhoudsopgave vervalt.

#### **Artikel V**

Het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2, eerste lid, worden, onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel s door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:  
t. waterscooter: klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller dan 20 km per uur ten opzichte van het water kan varen en gebouwd of ingericht is om door een of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen;

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

B

Artikel 19, wordt als volgt gewijzigd

1. het eerste lid komt te luiden:

1. In een gebied met beperkt zicht vaart een schip op radar. Een schip dat niet op radar kan varen moet op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.

2. onder vernummering van het vierde, vijfde, zesde en zevende lid tot derde, vierde, vijfde en zesde lid, vervalt het derde lid.

C

In artikel 25, derde lid, wordt "bijlagen 1 tot en met 3" vervangen door: bijlage 1.

D

Artikel 38 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste volzin, wordt na "grootst toegelaten afmetingen en diepgang overschrijdt" ingevoegd: , uitgaande van een waterstand in het kanaal van Normaal Amsterdams Peil + 2,13 meter in zoet water.

b. In onderdeel a wordt "lengte: 256 meter" vervangen door: lengte 265 meter, en wordt "diepgang: 12,25 meter in zoet water" vervangen door: diepgang:

a. 12,50 meter in opvaart;

b. 12,30 meter in afvaart,

c. In de onderdelen b, c en d, wordt "4,00 meter" telkens vervangen door: 4,30 meter.

2. Onder vernummering van het vijfde tot tweede lid, vervallen het tweede tot en met vierde lid.

3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

2. De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van de in het eerste lid vermelde grootst toegelaten afmeting en diepgang.

E

In artikel 43a, vijfde lid wordt “De Rijkshavenmeester Westerschelde” vervangen door: De bevoegde autoriteit.

F

Na artikel 49 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 49a Afwijken van voorschriften door handhavingsdiensten, brandweer en schepen bestemd tot het redden van drenkelingen**

Schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door Onze Minister aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen mogen, behoudens het bepaalde in artikel 3, tweede tot en met vierde lid, afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is.

**Artikel 49b Watersport**

1. Zwemmen, onderwatersport, watersport zonder gebruik te maken van een schip, waterskiën of doen waterskiën of op soortgelijke wijze van het vaarwater gebruik maken of gebruik doen maken, varen met een waterscooter, varen met een zeilplank of varen met een door een vlieger voortbewogen plank, vinden niet plaats in het toepassingsgebied als omschreven in artikel 1, eerste lid.

2. De bevoegde autoriteit kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het eerste lid.

G

In artikel 50 wordt in opschrift en in de tekst, na “ontheffingen” ingevoegd: , vrijstellingen.

H

Na artikel 51, worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 51a Bescherming van verkeerstekens**

Een schip gebruikt geen verkeerstekens om daaraan te meren of daaraan te verhalen, beschadigt ze niet en maakt ze niet ongeschikt voor hun bestemming.

**Artikel 51b Belading**

1. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken, dan wel indien het zodanig is beladen dat het een geringer vrijboord heeft dan blijkens de afgegeven certificaten is toegestaan.

2. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.

3. onverminderd het bepaalde in het tweede lid, neemt een binnenschip niet deel aan de scheepvaart indien aan boord niet aanwezig zijn:

- a. het certificaat van onderzoek overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van de Binnenvaartwet;
- b. het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand;
- c. De stabiliteitsberekening, met inbegrip van de daarbij gebruikte berekeningsmethode en het resultaat daarvan, voor de actuele, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand.

I

Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na "kunnen" ingevoegd: door of namens de bevoegde autoriteit.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Onder de in het eerste lid genoemde verkeersaanwijzingen worden mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart die door de bevoegde autoriteit worden uitgevaardigd.

3. In het vierde lid wordt "tijdelijke voorschriften" vervangen door: bekendmakingen aan de scheepvaart.

J

Aan artikel 54 wordt een zin toegevoegd, luidende:

Een bijgewerkt exemplaar van het reglement dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

K

Artikel 55 komt te luiden:

#### **Artikel 55**

Overtreding van de bij of krachtens dit besluit vastgestelde bepalingen, alsmede overtreding van de aan een vergunning ontheffing, vrijstelling of toestemming verbonden voorschriften, is een strafbaar feit.

#### **Artikel VI**

Het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5, eerste lid, wordt "vaart geen in Nederland gelegen haven, ankerplaats, of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting binnen," vervangen door: doet geen in Nederland gelegen haven, ankerplaats, terminal of een in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichting aan,.

B

Artikel 8 vervalt.

C

Na artikel 17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 17a Belading**

1. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken, dan wel indien het zodanig is beladen, dat het een geringer vrijboord heeft dan blijktens de afgegeven certificaten is toegestaan.

2. Een schip neemt niet deel aan de scheepvaart indien door de wijze van belading de stabiliteit in gevaar wordt gebracht.

D

Artikel 20 komt te luiden:

**Artikel 20 Strafbaarstelling**

Overtreding van de bij of krachtens dit besluit vastgestelde regels, alsmede overtreding van de aan toestemming verbonden voorschriften, is een strafbaar feit.

E

Bijlage 1 komt te luiden:

**Bijlage 1 Aanloopgebieden**

Met betrekking tot het Scheepvaartreglement territoriale zee, worden de navolgende aanloopgebieden onderscheiden:

het aanloopgebied *Eemsmonding*, gevormd door:

het bij de Eemsmonding aansluitende gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied begrensd door een lijn die loopt van de positie 53°34'.6 N 006°21'.8 E, naar 53°34'.8 N 006°13'.6 E, vandaar naar 53°37'.0 N 006°19'.4 E, vandaar naar 53°38'.9 N 006°27'.0 E, en vandaar naar 53°37'.4 N 006°31'.1 E;

het aanloopgebied *Brandaris*, gevormd door:

het zeegat van Terschelling vanaf de boei Drawa W, de lichtboei ZS, de lichtboei TG, de lichtboei Stolzenfels en het punt op de noordkust van Terschelling met de geografische coördinaten 53°23'.3 N 005°11'.3 E;

het aanloopgebied *Den Helder*, gevormd door:

het zeegebied vanaf lichtopstand «grote Kaap» (52°52'.9N 004°42'.9 E), lichtboei SG, lichtboei ZH, lichtboei MR, lichtboei NH, lichtboei MG en paal 15 op Texel (53°03'.7 N 004°43'.3 E).

Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat is gelegen tussen de kop van de provincie Noord-Holland en de zuidpunt van het eiland Texel;

het aanloopgebied *IJmuiden*, gevormd door:

het gedeelte van de territoriale zee dat ligt binnen het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°27'.9 N 004°32'.1 E (referentiepunt), naar positie 52°16'.3 N 004°26'.1 E, vandaar in een zeewaarts gerichte boog met een straal van 12 zeemijlen gerekend vanuit het referentiepunt naar positie 52°39'.3 N 004°36'.9 E;

het aanloopgebied *Scheveningen*, gevormd door:

het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°06'.1 N 004°15'.7 E, naar 52°07'.6 N 004°17'.4 E, vandaar naar 52°09'.3 N 004°14'.1 E, vandaar naar 52°06'.4 N 004°09'.9 E, en vandaar naar 52°04'.7 N 004°13'.3 E, en vandaar naar 52°06'.1 N 004°15'.7 E en het gebied, begrensd door een lijn die loopt van de positie 52°09'.9 N 004°13'.1 E, naar 52°11'.6 N 004°15'.4 E, vandaar naar 52°12'.9 N 004°13'.4 E, en vandaar naar 52°11'.8 N 004°11'.7 E;

het aanloopgebied *Rotterdam*, gevormd door:

het zeegebied dat wordt begrensd door een lijn vanuit het havenlicht op de kop van de Noorderdam (51°59'.7 N 004°02'.8 E) via boei MN 3 (52°07'.0 N 004°00'.0 E), via boei MN 2 (52°07'.4 N 003°51'.4 E), via boei MN 2 (52°07'.4 N 003°51'.4 E), via boei MNW 2 (52°07'.4 N 003°45'.0 E), via boei MNW 3-MW 6 (52°04'.8 N 003°41'.0 E), via boei MW 5 (51°57'.2 N 003°42'.0 E) naar 51°58'.0 N 003°56'.9 E en vervolgens naar boei MV-C (51°57'.8 N 003°56'.7 E), vandaar naar boei MV-B (51°56'.5 N 003°57'.2 E), vandaar naar boei MV-A (51°55'.5 N 003°57'.8 E) en dan naar 51°54'.9 N 003°59'.6 E.

het aanloopgebied *Scheldemonden*, gevormd door:

het in de Nederlandse territoriale zee gelegen gebied ten zuiden van de lijn die loopt van de positie 51°48'.5 N 003°51'.5 E, en vervolgens westwaarts tot aan de grens van de territoriale zee, uitgezonderd het gedeelte van dat gebied dat wordt gevormd door een lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°36'.9 N 003°27'.1 E, vandaar naar 51°35'.5 N 003°23'.2 E, vandaar naar 51°33'.9 N 003°22'.1 E, vandaar naar 51°24'.6 N 003°17'.8 E, en vandaar naar grenspaal 369.

Van dit gebied is dat gedeelte van de territoriale zee uitgezonderd, dat zich zeewaarts van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn bevindt en dat gemeentelijk is ingedeeld, behoudens in het zeegat dat toegang verschaft tot de Oosterschelde.

F

Aan bijlage 2 Verkeerstekens, wordt een onderdeel toegevoegd luidend:

### **8. Nood-Wrakboei**

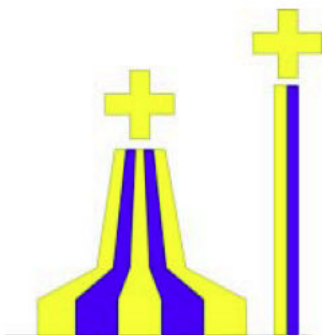
De nood-wrakboei is bedoeld om direct bij een nieuw wrak te worden geplaatst en in positie te worden gehouden totdat de locatie van het wrak voldoende bekend is gesteld en de gebruikelijke cardinale betoning is geplaatst.

Eén of meerdere nood-wrakboeien moeten zo dicht mogelijk bij het wrak worden geplaatst als uitvoerbaar is. De nood-wrakboeien moeten in positie blijven totdat:

- het bestaan van het wrak algemeen bekend is en voldoende bekend is gemaakt in de nautische publicaties;
- het wrak geheel onderzocht is, zodat de exacte gegevens over de positie van het wrak en de diepte waarop het ligt bekend zijn; en
- een permanente markering is aangebracht.

De nood-wrakboei heeft de volgende specificaties (zie bijgevoegde markering):

- een pilaar- of sparvormige boei, waarvan het formaat van de locatie afhangt;
- voorzien van evenveel gele als blauwe strepen van hetzelfde formaat, minimaal vier en maximaal acht;
- voorzien van een afwisselend geel en blauw knipperend licht met een nominale dracht van vier mijl;
- het lichtkarakter van de gele en blauwe lichten is: Bu 1.0s + 0.5s + Y 1.0s + 0.5s = 3.0s;
- synchronisatie van de lichten bij toepassing van meerdere boeien;
- er kan een Racon met morsecode "D" of een AIS-baken worden bevestigd;
- er kan een geel topteken worden bevestigd, in de vorm van een rechtopstaand kruis.



## **Artikel VII**

Het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer wordt als volgt gewijzigd:

### **A**

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. in onderdeel c, 1°, vervalt onder vervanging van de komma na "voor zover die in beheer zijn bij het Rijk", door een puntkomma, "burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam het bevoegd gezag zijn;"
2. In onderdeel c, 2°, wordt onder vervanging van de komma na "voor zover die in beheer zijn bij het Rijk", door een puntkomma, "de directeur Scheepvaart van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied het bevoegd gezag is;" vervangen door: en.
3. In onderdeel c, 3°, wordt onder vervanging van de komma na "13°. 52°57'.9 NB, 04°48'.1 OL" door een puntkomma, "de Commandant der Maritieme Middelen van de Koninklijke Marine te Den Helder het bevoegd gezag is" vervangen door: de bij besluit door Onze Minister aangewezen en in de Staatscourant gepubliceerde persoon het bevoegd gezag is.

### **B**

In artikel 3 wordt aan het eerste en aan het tweede lid, onder vervanging van de punt aan het slot door een komma, telkens toegevoegd: dan wel voldoen aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EG-kwalificaties voor het beroep van VTS-operator gestelde regels met betrekking tot het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid.

### **C**

In artikel 5 wordt na "het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen" ingevoegd: , het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement territoriale zee".

## **Artikel VIII**

Het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 13, vijfde lid, wordt "artikel 1.01, onderdelen b.1, x, x.1, en ij" vervangen door: artikel 1.01, onderdeel A, 15° tot en met 18°.



## Artikel IX

Het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb. 1989, 502), wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4, eerste lid, komt te luiden:

1. De in artikel 1, eerste lid, bedoelde lijn is de langs de Nederlandse kust gaande lijn, die loopt van:

- het snijpunt van de breedtecirkel  $53^{\circ}26'.5$  N met de Duitse kust ter plaatse van Upleward,
- vandaar naar het punt met de coördinaten  $53^{\circ}26'.5$  N en  $006^{\circ}55'.9$  E,
- vandaar naar een punt gelegen 25 meter westelijk van de kop van de strekdam van Borkum,
- vandaar via de noordelijkste punten van Rottumeroog, Rottumerplaat en de zandplaat Simonszand, naar het oostelijkste punt van Schiermonnikoog, en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van Schiermonnikoog,
- vandaar naar het noordelijkste punt van de zandplaat Het Rif,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Ameland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het oostelijkste punt van Terschelling en voorts langs de noordelijke kustlijn naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Vlieland en voorts langs de noordelijke kust naar het westelijkste punt van dit eiland,
- vandaar naar het noordelijkste punt van Texel en voorts langs de westelijke kust tot het snijpunt van de kustlijn en de lijn tussen het Loodsma nsduin te Texel, met de coördinaten  $53^{\circ}01'.3$  N en  $004^{\circ}43'.7$  E, en het punt met de coördinaten  $52^{\circ}58'.4$  N en  $004^{\circ}39'.4$  E, op het eiland Noorderhaaks,
- vandaar naar het punt met de coördinaten  $52^{\circ}58'.4$  N en  $004^{\circ}39'.4$  E,
- vandaar naar de Noord-Hollandse kust ter hoogte van de vuurtoren Kijkduin bij Den Helder en voorts langs de kust van Noord- en Zuid-Holland, waarbinnen zijn begrepen de hoofden van IJmuiden, Scheveningen en Hoek van Holland, tot aan de Haringvlietdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam en de zeezijde van de buitenhaven van Stellendam, naar Goeree en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de Brouwersdam,
- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Schouwen en voorts langs de westelijke kust hiervan naar de afsluiting in de Oosterschelde,
- vandaar langs de zeezijde van deze afsluiting, over de havenhoofden van de vluchthaven Neeltje Jans en de Noordland Buitenhaven, Roompotsluis, naar Noord-Beveland en voorts langs de kustlijn hiervan naar de Veersedam,

- vandaar langs de zeezijde van deze dam naar Walcheren en voorts langs de kustlijn hiervan tot het snijpunt met de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg tot de positie 51°36'.95 N en 003°27'.12 E, vandaar naar 51°35'.55 N en 003°23'.22 E, vandaar naar 51°33'.95 N en 003°22'.12 E, vandaar naar 51°26'.03 N en 003°18'.46 E en vandaar naar grenspaal 369 op de grens tussen Nederland en België.

De kustlijn volgt tot het snijpunt met de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg de laagwaterlijn (dieptelijn van 0 meter) zoals aangegeven op de grootschalige Nederlandse zeekaarten, uitgegeven vanwege de Minister van Defensie. De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System (WGS)-84, in graden en minuten.

2. Het tweede lid, alsmede de aanduiding "1." voor het eerste lid, vervallen.

**B**

De bij het besluit gevoegde kaart vervalt.

#### **Artikel X**

Na de inwerkingtreding van dit besluit berusten de krachtens artikel 38, derde en vierde lid, van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen door de bevoegde autoriteit gestelde regels en voorschriften op artikel 53, tweede lid, van genoemd scheepvaartreglement.

#### **Artikel XI**

Artikel 10 van het Scheepvaartreglement territoriale zee treedt in werking met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

#### **Artikel XII**

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

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

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

## **Nota van toelichting**

### **Algemeen**

Alhoewel het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement op 1 december 2004 in werking is getreden (Stb. 603), waren uit maatschappelijk oogpunt een aantal wijzigingen noodzakelijk die een Tiende wijzigingsbesluit rechtvaardigen. Zo was het wenselijk de mogelijkheid in het leven te roepen te oefenen voor het deelnemen aan wedstrijden met snelle motorboten waarvan de bestuurders de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. In het buitenland bestaat deze mogelijkheid wel, waardoor Nederlandse deelnemers uit deze leeftijdsgroep aan wedstrijden met snelle motorboten in het nadeel verkeren in vergelijking met hun buitenlandse concurrenten.

Ook bleek voor het varen met een bijzonder transport niet in alle gevallen noodzakelijk dat aan alle tot op heden gestelde voorwaarden werd voldaan. Derhalve is er een systeem in het leven geroepen waarbij voor bijzondere transporten onder voorwaarden een vereenvoudigde vergunningprocedure kan worden toegepast. Hierdoor is zowel voor de overheid als voor de initiatiefnemers van een bijzonder transport een vereenvoudiging in administratieve afhandeling bereikt, met minder kosten.

Daarnaast leidde de veiligheidssituatie van zeeschepen onder langdurig beslag, waar geen schipper, wachtsman, exploitant of toezichthouder meer aanwezig is om in de meest basale veiligheidsvoorzieningen ten aanzien van dergelijke schepen te voorzien ertoe de beslaglegger mede verantwoordelijk te maken deze basale veiligheidsvoorzieningen te waarborgen. Ook werd het steeds dringender een regeling te treffen voor schepen van vastmakers die tijdens mist hun vastmaakdiensten aan zeeschepen moeten kunnen blijven verrichten en daarbij om technische redenen geen gebruik kunnen maken van radar en hun diensten daarom zouden moeten staken.

Voor schepen van handhavingsdiensten, brandweer en reddingsdiensten is geregeld dat ze van de verkeersregels van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) mogen afwijken voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is. Zij moeten zich wel houden aan de regels omtrent het goede zeemanschap. Zie ook de artikelsgewijze toelichting.

Voor binnenschepen die zich op scheepvaartwegen bevinden die onder de reikwijdte van het Rijnvaartpolitiereglement vallen, zijn al op 1 april 2008 specificaties en gebruiksvoorschriften voor *inland AIS (Automatic Identification System)* als voorschriften van tijdelijke aard (1 april 2008-31 maart 2011, Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart 1/2008 (Stcrt. 2008, 61)) in werking getreden.

Aangezien sommige binnenschepen, die zich op scheepvaartwegen bevinden die onder de reikwijdte van het BPR vallen, vrijwillig een *inland AIS apparaat* aan boord hebben, was het noodzakelijk de vorengenoemde specificaties en gebruiksvoorschriften eveneens voor het gebruik van *Inland AIS* op deze laatstgenoemde scheepvaartwegen vast te stellen.

Bovendien waren er intussen internationaal in het CEVNI (Code Européen des voies de navigation intérieure) een drietal verkeerstekens opgenomen die nationaal moesten worden geïmplementeerd.

Daarnaast zijn er nog een aantal kleine technische wijzigingen doorgevoerd, zoals het omzetten van door coördinaten aangegeven lijnen en gebieden van het oude geodetisch referentiesysteem ED-50 naar het moderne World Geodetic System (WGS)-84 .

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in andere scheepvaartreglementen een aantal kleine en grotere wijzigingen door te voeren. Zo zijn in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, vanwege het steeds drukker geworden scheepvaartverkeer, regels voor zeilplanken, waterscooters, belading en stabiliteit, en het varen met radar bij slecht zicht opgenomen. Voor schepen van handhavingsdiensten, brandweer en reddingsdiensten werd in deze reglementen, evenals in het BPR, geregeld dat ze van de verkeersregels mogen afwijken voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is, als ze zich maar wel houden aan de regels omtrent het goede zeemanschap.

Ook is het nu toegestaan in plaats van een bijgewerkt exemplaar van genoemde scheepvaartreglementen een exemplaar beschikbaar te hebben dat op ieder moment via een elektronisch middel geraadpleegd kan worden. Voor de Westerschelde is dit ook van toepassing op de kaarten van het gebied die aan boord moeten zijn.

Ook in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitierglement, het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, werden kleine wijzigingen doorgevoerd. In het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer werd het voor de ambtenaar van politie, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, die in het bezit is van een vaarbekwaamheidsbewijs politie en ook van een groot vaarbewijs of van een groot Rijnpatent, mogelijk gemaakt verkeersaanwijzingen te geven aan een schip dat zich bevindt op een scheepvaartweg waarop het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 of het Scheepvaartreglement territoriale zee van toepassing is. Deze bevoegdheid bestond voor alle overige scheepvaartwegen al wel. Van belang is dat voor het geven van verkeersaanwijzingen afstemming plaatsvindt tussen de politiedienst en de vaarwegbeheerder en dat geopereerd wordt binnen het raamwerk van terzake

tussen de vaarwegbeheerder en de politiediensten gemaakte samenwerkingsregelingen. Daaromtrent worden tussen de politiedienst en Rijkswaterstaat nog nadere afspraken gemaakt.

### **Administratieve lasten voor het bedrijfsleven**

Door het onderhavige besluit worden de administratieve lasten voor het bedrijfsleven verminderd.

Er hoeven minder vergunningen voor bijzondere transporten te worden verleend, omdat nu, evenals voor drijvende voorwerpen, ook voor drijvende inrichtingen is geregeld dat er geen sprake is van een bijzonder transport als het verplaatsen daarvan klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken. Tevens wordt de wijze van vergunningverlening aanmerkelijk vereenvoudigd.

### **Bedrijfseffecten**

De in artikel II, onderdeel B, opgenomen verantwoordelijkheid van de beslaglegger voor bepaalde zaken die verband houden met de veiligheid van zeeschepen die onder langdurig beslag liggen, heeft een effect voor het bedrijfsleven. Het gaat dan om de verantwoordelijkheid voor:

- a. het voeren van verlichting en andere verplichte tekens door het zeeschip;
- b. de verankering en wijze van afmeren van het zeeschip;
- c. in bepaalde gevallen een wachtsman aan boord van het zeeschip aanwezig te laten zijn, of het zeeschip onder toezicht te stellen van een persoon die zonodig snel kan ingrijpen;
- d. het geven van het "blijf weg" sein bij een ongeval met gevaarlijke stoffen die in het zeeschip aanwezig zijn.

Het rapport "Langdurig beslag; kwantificering van de kosten van langdurig beslag op schepen in Nederlandse zeehavens" van de Nationale Havenraad geeft inzicht in de kosten voor beredding van een schip (langdurig is in dezen drie maanden of langer). Deze kosten worden begroot op € 20.000 per drie maanden, per zeeschip onder langdurig beslag. In de periode 1996-2003 lagen er gemiddeld 20 zeeschepen in de Nederlandse zeehavens onder langdurig beslag. Gelet op de relatie met de wereldeconomie, is het aannemelijk dat in een economisch mindere periode het aantal schepen waarop langdurig beslag wordt gelegd zal stijgen.

### **Lasten voor de burger**

Voor de burger vloeien lasten voort door in artikel 10 van het Scheepvaartreglement territoriale zee voor een klein schip de verplichting op te nemen in een aanloopgebied een radarreflector te voeren die dat schip voor radar zichtbaar maakt.

Een dergelijke radarreflector kost gemiddeld € 75. Veel kleine schepen zijn al van een radarreflector voorzien.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

Door middel van dit artikel wordt het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement gewijzigd.

In onderdeel A wordt artikel 2, tweede lid aangepast aan de werkelijkheid. Gezien de morfologische veranderingen van de Waddeneilanden is het logischer om de lijn die het toepassingsgebied van het BPR vastlegt zo veel mogelijk de laagwaterlijn als bedoeld in de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee te laten volgen. Ook voor het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet wordt deze lijn gevolgd. Deze verandert door de tijd mee met de fysieke locatie van de Waddeneilanden. Opgemerkt dient te worden, dat het eiland Noorderhaaks, onderdeel van de gemeente Texel, tot nu toe buiten het toepassingsbereik van het BPR viel. Met deze aanpassing is de westelijke begrenzing van het BPR hier verlegd naar vorengenoemde laagwaterlijn. Ook in de Westerschelde is de westelijke begrenzing van het BPR verlegd naar de afbakening van het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet.

De ligging van de in artikel 2 genoemde coördinaten is uitgedrukt in lengte en breedte volgens het (World Geodetic System) WGS-84 in graden en minuten.

In onderdeel B wordt artikel 7a aangepast. De bepalingen waarvan vanwege hun aard geen overtreding mogelijk is, zijn uit het artikel weggelaten. Het noemen van deze bepalingen is overbodig en complicerend, vooral bij wijzigingen van het reglement.

### **Artikel II**

Door middel van dit artikel wordt het BPR gewijzigd.

In onderdeel A wordt aan artikel 1.01, onderdeel D, een definitie toegevoegd voor Inland AIS apparaat en uitluisteren. De definitie voor Inland AIS komt overeen met die van het Rijnvaartpolitiereglement. In de definitie voor uitluisteren wordt omschreven wat onder uitluisteren wordt verstaan. Hiermede wordt aangegeven dat met uitluisteren niet alleen het aanzetten van de marifoon wordt bedoeld maar dat het ook noodzakelijk is oproepen te beantwoorden en deel te nemen aan de communicatie tussen schepen en verkeerscentrales, maar ook tussen schepen onderling.

In onderdeel B wordt aan artikel 1.02 een zesde lid toegevoegd. Hierdoor wordt bij een zeeschip waarop beslag is gelegd, bij afwezigheid van een schipper, een exploitant, een wachtsman of een toezichthouder gegarandeerd dat in de meest basale voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt voorzien. Het gaat dan om:

- a. het voeren van verlichting en andere verplichte tekens door het zeeschip;
- b. de verankering en wijze van afmeren van het zeeschip;

- c. in bepaalde gevallen een wachtsman aan boord van het zeeschip aanwezig te laten zijn, of het zeeschip onder toezicht te stellen van een persoon die zonnodig snel kan ingrijpen;
- d. het geven van het "blijf weg" sein bij een ongeval met gevaarlijke stoffen die in het zeeschip aanwezig zijn.

De verantwoordelijkheid in deze basale voorzieningen te voorzien wordt in vorenbedoelde situaties bij de beslaglegger gelegd, omdat de eventuele verkeersonveiligheid uit het beslag voortvloeit en de beslaglegger er belang bij heeft dat het zeeschip niet bij een ongeval betrokken raakt waar het mogelijk schade van ondervindt.

In onderdeel C wordt in de opsomming in artikel 1.06 aan het eind het woord "of" ingevoegd. Hierdoor wordt bereikt dat niet aan alle, maar slechts aan één van de daar genoemde voorwaarden hoeft te worden voldaan om te bereiken dat een schip of een samenstel niet aan de scheepvaart mag deelnemen. Dit is ook de bedoeling van het artikel.

In onderdeel D wordt in artikel 1.09 een nieuw tweede lid ingevoegd, waarin het voor de bevoegde autoriteit mogelijk wordt gemaakt ontheffing te verlenen van de minimum leeftijd van 18 jaar voor het varen met een snelle motorboot, als dat gebeurt in verenigingsverband om te oefenen voor het deelnemen aan met snelle motorboten te houden wedstrijden. Aan een dergelijke ontheffing kunnen voorwaarden en beperkingen worden verbonden. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

In onderdeel E wordt artikel 1.10, eerste lid, onderdeel h, gewijzigd. Voor het certificaat van onderzoek wordt nu naar het desbetreffende artikel uit de Binnenvaartwet verwezen. Naast het certificaat van onderzoek dient ook het stuwplan of de ladinglijst voor de actuele beladingstoestand en de stabiliteitsberekening, met inbegrip van de daarbij gebruikte berekeningsmethode en het resultaat daarvan, voor de actuele, of een vergelijkbare vorige, dan wel een standaard beladingstoestand aan boord van het schip aanwezig te zijn. Voor deze extra eis is aangesloten bij artikel 1.10, eerste lid, onderdeel u, van het Rijnvaartpolitierglement.

Daarnaast wordt in onderdeel E, aan artikel 1.10, tweede lid, het unieke Europese Scheepsidentificatienummer toegevoegd. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij het Rijnvaartpolitierglement waarin dit reeds is opgenomen. Dit betekent dat indien de duwbak over een officieel scheepsnummer beschikt dit moet worden aangebracht op de metalen plaat.

In onderdeel F worden in artikel 1.21, eerste lid, de onderdelen b en c samengevoegd tot onderdeel b. Het onderdeel c komt daardoor te vervallen. Na het Negende Wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement werden alle drijvende inrichtingen als een bijzonder transport aangemerkt. Hierdoor moesten ook alle woonarken een speciale vergunning aanvragen hetgeen voor zowel de vergunningverlener als voor de verkrijger leidde tot onnodige administratieve lasten. Thans wordt er in voorzien dat alleen die drijvende inrichtingen die klaarblijkelijk een gevaar of hinder voor de scheepvaart of de kunstwerken veroorzaken een vergunning moeten aanvragen en aan bepaalde voorwaarden



moeten voldoen. De drijvende inrichting wordt hierdoor gelijkgeschakeld met het drijvende voorwerp waarvoor deze bepaling al geldt.

Er is een systeem in het leven geroepen waarbij voor bijzondere transporten onder voorwaarden een vereenvoudigde vergunningprocedure kan worden toegepast.

In onderdeel G wordt aan artikel 1.23, eerste lid, de proefvaart toegevoegd. Om misverstanden te voorkomen wordt de proefvaart nu expliciet genoemd, waar tot op heden wel eens onduidelijkheid bestond of de proefvaart onder het begrip "ander evenement" viel. Mede in verband hiermee is het opschrift van dit artikel aangepast.

In onderdeel H is artikel 1.24 in het BPR ingevoegd. In dit artikel is bepaald dat het aan schepen van handhavingsdiensten, brandweer en schepen die behoren tot door de Onze Minister aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen, is toegestaan af te wijken van de voorschriften van dit besluit voor zover dat voor een goede vervulling van hun taak noodzakelijk is. Weliswaar zal als er sprake is van een correcte taakvervulling, voor het afwijken van de voorschriften, gezien de omstandigheden die afwijken noodzakelijk maken, een rechtvaardigings- of schulduitsluitingsgrond aanwezig zijn, maar daar zal in voorkomende gevallen pas tijdens een gerechtelijke procedure een beroep op kunnen worden gedaan. Derhalve is het beter te regelen dat van deze voorschriften mag worden afgeweken voorzover dat voor een goede vervulling van de taak noodzakelijk is. Aan de andere kant dient te worden voorkomen dat bij het afwijken een te grote vrijheid ontstaat. Derhalve is bepaald dat niet kan worden afgeweken van de artikelen 1.04 en 1.05 van het BPR omtrent het goede zeemanschap.

In onderdeel I wordt de tekst van artikel 2.02, eerste en derde lid, aangepast. Hierin wordt de onduidelijkheid van het wel of niet voeren van de naam en woonplaats van de eigenaar van het schip weggenomen. Thans is vastgelegd dat door het voeren van het verplichte registratienummer wordt voldaan aan de verplichtingen van artikel 2.02.

In onderdeel J wordt een tekortkoming in de verwijzing hersteld. In onderdeel K wordt artikel 3.27 aangepast. Naast schepen van ambtenaren belast met toezicht of opsporing en brandweerboten die hulp bieden of daartoe op weg zijn, wordt het om veiligheidsredenen ook voor schepen die behoren tot door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen, mogelijk gemaakt een blauw gewoon rondom schijnend flikkerlicht of snel flikkerlicht te tonen. Ook voor hen is het vaak nodig om met een hoge snelheid te varen en kan het vanwege plaatselijke omstandigheden, zoals druk scheepvaartverkeer, wenselijk zijn dat genoemde lichten worden getoond. Dit betekent echter niet dat door het voeren van deze lichten voorrang kan worden afgedwongen.

In onderdeel L wordt artikel 3.37, onderdeel a, 2<sup>o</sup> aangepast. Voorheen werd voor de hoogte van de boordlichten van een vissersschip het toplicht als referentiepunt genomen. Aangezien het niet verplicht is om dit toplicht te voeren, is thans het witte licht bedoeld in onderdeel a, 1<sup>o</sup>, dat wel een verplichtend karakter heeft, als referentiepunt gekozen.

In onderdeel M wordt het eerste lid van artikel 4.05 gewijzigd en wordt een achtste en een negende lid toegevoegd. In het eerste lid wordt "schip" vervangen door "groot schip". Onder het begrip schip valt ook een klein schip, hetgeen hier niet de bedoeling is.

In het achtste lid wordt aangegeven dat het uitluisteren in principe bedoeld is voor varende grote schepen, omdat deze verplicht zijn uitgerust met één of meer marifoons, maar dat dit tevens geldt voor kleine schepen die, hetzij verplicht hetzij vrijwillig, zijn uitgerust met een marifoon.

In het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart is als hoofdregel bepaald dat bij marifoonverbindingen tussen marifooninstallaties aan boord van schepen de taal van het land wordt gebruikt waarin zich de marifooninstallatie bevindt, en dat bij communicatieproblemen de taal moet worden gebruikt die in het desbetreffende scheepvaartreglement is aangegeven. Is daarover niets in een scheepvaartreglement aangegeven dan mag Duits, Frans, of een andere geschikte taal worden gebruikt. In het Rijnvaartpolitiereglement is bepaald dat in een dergelijk geval Duits moet worden gesproken. In het nieuwe negende lid van artikel 4.05, wordt het BPR daarmee in overeenstemming gebracht.

In onderdeel N wordt een artikel 4.07 ingevoegd. Daarin worden de technische specificaties en de gebruiksvoorschriften van het Inland AIS apparaat vastgesteld. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

In de onderdelen O en P worden de artikelen 6.07, eerste lid en 6.11, onderdeel c en laatste zin aangepast aan de wijzigingen die zijn aangebracht in de BIJLAGE 7. In deze artikelen wordt verwezen naar de verkeerstekens uit bedoelde bijlage. Hiervoor moet de verwijzing naar de nummers van de tekens worden aangepast. Tevens is een nieuw teken toegevoegd voor samenstellen onderling. Ook hiermee moet de tekst in overeenstemming worden gebracht.

In onderdeel Q is in artikel 6.28, een nieuw dertiende lid ingevoegd. Hierin worden de regels met betrekking tot het schutten van containerschepen waarin ADNR stoffen worden vervoerd vereenvoudigd. Tot nu toe konden schepen die één blauwe kegel of blauw licht voeren niet gelijktijdig worden geschut met schepen die twee blauwe kegels of blauwe lichten voeren. Omdat de stoffen die vervoerd worden in containers twee a driemaal zijn verpakt, is het gevaarsaspect nagenoeg nihil en kan derhalve worden toegestaan dat schepen die containers vervoeren en die zijn voorzien van bedoelde seinvoering gelijktijdig worden geschut.

In onderdeel R wordt artikel 6.29 gewijzigd. In het derde lid wordt bepaald dat op de in BIJLAGE 9 vermelde vaarwegen een schip bij slecht zicht op radar moet varen en dat het wanneer het niet op radar kan varen op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats moet gaan stilliggen. Hierdoor wordt voor de groep schepen die bestemd zijn om bedrijfsmatig diensten te verrichten ten behoeve van een zeegaand schip en waarop in samenhang met die te verrichten diensten de plaatsing van een radar technisch niet mogelijk is, zoals bij de door vastmakers (roeiers) gebruikte schepen, het werken onmogelijk gemaakt, terwijl in het verleden niet is gebleken dat door het varen bij mist door deze beroepsgroep gevaarlijke situaties zijn ontstaan. Derhalve wordt een vierde lid

toegevoegd, door middel waarvan toepassing van het derde lid wordt uitgesloten voor schepen als vorenbedoeld. De bevoegde autoriteit kan daaromtrent beleidsregels vaststellen.

In onderdeel S wordt in artikel 6.32, vijfde lid, onderdeel a, het verbod tot het geven van een attentiesein door kleine schepen geschrapt. Ook kleine schepen kunnen en mogen het attentiesein in voorkomende gevallen geven.

In onderdeel T is in artikel 7.01, derde lid, opgenomen dat met verankering ook verankering door middel van spudpalen gelijk wordt gesteld.

In onderdeel U wordt artikel 8.08, tweede lid, onderdeel f, gewijzigd. Het betreft hier een verbod om in een aangewezen en door middel van (gele)betonning voorzien van een pictogram gemarkeerd gebied te zwemmen, te watersporten zonder van een schip gebruik te maken of de onderwatersport te beoefenen.

Eveneens wordt in dit onderdeel artikel 8.08, derde lid, gewijzigd, in die zin dat het voor de bevoegde autoriteit mogelijk wordt gemaakt om ook voor de onmiddellijke nabijheid van een brug, sluis of stuw vrijstelling of ontheffing te verlenen van het verbod te zwemmen, watersport te beoefenen zonder gebruik te maken van een schip en onderwatersport. De bevoegde autoriteit kent als geen ander de omgeving van bruggen, sluizen en stuwen, en is daarom voldoende in staat te bepalen waar dergelijke activiteiten veilig kunnen plaatsvinden.

In onderdeel V wordt in artikel 9.02 een nieuw tweede lid ingevoegd, waarin wordt geregeld dat een schip of samenstel dat als een bijzonder transport wordt aangemerkt en waaraan een vergunning is verstrekt op grond van artikel 1.21, tweede lid, waarin met de lengte, breedte en diepgang van de vaarwegen en kunstwerken op de door het schip of samenstel af te leggen route rekening is gehouden, niet ook nog eens een ontheffing van artikel 9.02, eerste lid, nodig heeft.

In onderdeel W wordt artikel 9.06, vijfde lid in overeenstemming gebracht met de afmetingen van schepen zoals die thans zijn toegestaan.

In onderdeel X wordt in artikel 9.07, eerste lid, de daar geregelde meldplicht van een groot schip, uitgebreid met een bijzonder transport, een drijvende inrichting en een drijvend voorwerp, waarvan het verplaatsen klaarblijkelijk geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan de kunstwerken kan veroorzaken. Bovendien wordt aan de bevoegde autoriteit de mogelijkheid gegeven nader te bepalen op welke categorieën grote schepen de meldplicht precies van toepassing is. Zowel drijvende inrichtingen als drijvende voorwerpen dienen zich steeds op grond van artikel 9.07, eerste lid, te melden. Daarvoor maakt niet uit of ze wel of geen bijzonder transport zijn. De meldplicht voor een bijzonder transport is reeds opgenomen in de Regeling communicatie rijksbinnenwateren, maar dient op het niveau van een algemene maatregel van bestuur te worden verankerd.

Het tweede lid van artikel 9.07 is met het eerste lid in overeenstemming gebracht. Door vermelding daarin van BIJLAGE 10 wordt de uitluister- en communicatieplicht ook tot de in die bijlage vermelde vaarwegen uitgebreid.

In onderdeel Y wordt artikel 10.07, eerste lid, gewijzigd. Hierdoor wordt de melding voor vertrek van zeeschepen naar zee ook van toepassing op zeeschepen die geen gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoeren, maar die een bruto-tonnage als bedoeld in de Meetbrievewet 1981 van 300 of meer hebben. Dit was steeds de bedoeling.

In onderdeel Z wordt de BIJLAGE 7 aangepast aan de nummering van het CEVNI (Code Européen des voies de navigation intérieure). Tevens worden een drietal verkeerstekens toegevoegd die in het CEVNI waren opgenomen, maar in het BPR nog niet voorkwamen. De wijziging is noodzakelijk in verband met de verplichte toepassing van River Information Services (RIS). Eén van die toepassingen is het gebruik van de elektronische kaart. Deze kaart maakt gebruik van de CEVNI nummering, zodat de weergave van verkeerstekens in heel Europa kan worden gebruikt. Producenten en gebruikers hebben de Nederlandse autoriteit gevraagd de nummering in het BPR aan te passen en in overeenstemming te brengen met het CEVNI.

In de onderdelen AA en FF worden in de bijlagen 9 en 15 ook de havens gelegen aan de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen toegevoegd. Hierdoor wordt ook het gebruik van onder andere de marifoon verplicht in die havens, terwijl het communiceren met bijvoorbeeld de verkeerspost dan wel de sluis wordt vereenvoudigd. Tevens zijn er aan de BIJLAGE 9 een aantal vaarwegen toegevoegd waarop de communicatieregeling van toepassing is. Dit zijn klasse 5 vaarwegen.

In onderdeel BB is aan BIJLAGE 10, op verzoek van de gemeente Maastricht, als punt 4 toegevoegd de Zuid-Willemsvaart vanaf sluis 19 tot de splitsing bij de doorgaande route sluis Bosscherveld-Smeermaas. Het beheer over dit kanaalgedeelte is bij Koninklijk besluit van 6 september 2005, nr. 05.003208 van Rijkswaterstaat aan de gemeente Maastricht overgedragen. Door opname in BIJLAGE 10 wijzigt er met betrekking tot de voor dit kanaalgedeelte geldende, uit het BPR voortvloeiende regels, niets ten opzichte van de situatie waarin dit kanaalgedeelte in beheer was bij het rijk. Aan het in deze bijlage vermelde Calandkanaal, Beerkanaal en Hartelkanaal, zijn de aan deze vaarwegen gelegen havens toegevoegd.

In onderdeel CC is aan de BIJLAGE 11 de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden toegevoegd. Hierdoor worden de bepalingen van Hoofdstuk 10 Bijzondere bepalingen voor de vaarwegen tussen de zee en de zeehavens, ook op dit vaarweggedeelte van toepassing, hetgeen node werd gemist.

In onderdeel DD is een aantal onderdelen van BIJLAGE 13 bij het Binnenvaartpolitiereglement aangepast. Zo is in het onderdeel Overijssel bij "Gelderse IJssel-zwaai kom Lochem", in plaats van km 17, kmr 18,650 vermeld, hetgeen nauwkeuriger is. In het onderdeel Overijssel/Gelderland is er een wijziging doorgevoerd in het gedeelte Geldersche IJssel 12 (52) en Keteldiep. Het onderdeel Noord-Brabant is vervangen door een geheel nieuw deel. Nieuw is dat wordt vermeld dat in de Zuid-Willemsvaart tevens de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard zijn begrepen (zie ook de wijziging van

BIJLAGE 14 in onderdeel EE). De breedte (6,70) is vermeld voor sluis 13 t/m 4. Het kanaal Engelen-Henriëttewaard wordt ook apart vermeld met de daarbij behorende maatvoering. De diepgang van het Markkanaal is gewijzigd van 2,50 in 2,60, en tevens is de diepgang van de Gekanaliseerde Dieze aangepast van 2,50 naar 2,70.

Verder is de lengte voor samenstellen algemeen aangepast van 200 naar 225 m voor de route Rotterdam naar Duitsland en de route via de Schelde-Rijnverbinding naar Antwerpen.

In onderdeel EE is BIJLAGE 14 aangepast. In punt 18 is het aanloopgebied Wemeldinge opgenomen en in punt 19 is de ligging van een aantal delen van het Zoommeer beschreven. Vermelding van alleen het Tholense Gat, leidde tot misverstanden. In punt 38 worden ook de havens gelegen aan de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden toegevoegd, waarmee het ligplaatsverbod van artikel 9.03 zich ook tot deze havens uitstrekt. In punt 44 is aan de Zuid-Willemsvaart toegevoegd: met inbegrip van de Gekanaliseerde Dieze en het kanaal Engelen-Henriëttewaard. In punt 54 is de Overijsselse Vecht vervallen.

Onderdeel FF, zie onderdeel AA.

In onderdeel GG wordt aan de BIJLAGE 18 een gedeelte van het Afgesloten IJ toegevoegd waar uit veiligheidsoverwegingen niet varend mag worden gebunkerd. In de directe omgeving zijn voldoende mogelijkheden om bunkers in te nemen.

### **Artikel III**

Door middel van dit artikel wordt het Besluit Rijnvaartpolitierglement 1995 gewijzigd.

Het oude artikel 2 heeft geen betekenis meer nu er een algemeen ligplaatsverbod voor Boven-Rijn, Waal, Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn en Lek is opgenomen in de artikelen 9.12 en 9.13 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR). De gebieden waar ligplaats nemen wel is toegestaan worden aangewezen door de bevoegde autoriteit. Dit is eveneens opgenomen in bedoelde artikelen.

### **Artikel IV**

Door middel van dit artikel wordt het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 gewijzigd.

In onderdeel A wordt in artikel 1 het toepassingsgebied van het scheepvaartreglement aangepast. De coördinaten zijn omgezet van het geodetisch referentiesysteem ED-50 naar het World Geodetic System (WGS)-84. Daarnaast is het toepassingsgebied in overeenstemming gebracht met de staatsgrens tussen België en Nederland, zoals die van kracht is geworden bij het op 18 december 1996 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen het

Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake de afbakening van de territoriale zee (Trb. 1997, 14).

In onderdeel B worden aan artikel 2, eerste lid, twee nieuwe begripsomschrijvingen toegevoegd. Deze begripsomschrijvingen van de zeilplank en de waterscooter, zijn hetzelfde als in het BPR. Daarmee wordt duidelijk dat de zeilplank en de waterscooter de regels uit het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 voor zeilschepen, respectievelijk voor kleine schepen volgen.

In onderdeel C is in artikel 19, eerste lid, de verplichting tot het gebruik maken van radar tijdens beperkt zicht opgenomen. Dit sluit geheel aan bij de andere scheepvaartreglementering, zoals het BPR en het RPR, waarin is bepaald dat op de druk bevaren scheepvaartwegen tijdens slecht zicht niet meer zonder gebruik te maken van radar mag worden gevaren.

In onderdeel D is in artikel 26, onderdeel a, voor een schip dat bezig is met de uitoefening van de visserij en dat kleiner is dan 20 meter, de mogelijkheid geschrapt om in plaats van kegels een mand te voeren. Dit alternatief was in de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, al eerder verdwenen.

In onderdeel E was in artikel 28 reeds de cilinder voorgeschreven. Verzuimd was aan te geven dat deze bij dag moet worden gevoerd. Dit verzuim is hiermee hersteld.

In onderdeel F is artikel 31 in overeenstemming gebracht met een eerdere wijziging van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, waarbij de bijlagen 2 en 3 zijn vervallen.

In onderdeel G is in artikel 43 de begrenzing van het redegebied en het voorzorgsgebied Vlissingen opnieuw in het reglement vastgesteld. Hiermede wordt dit gebied in overeenstemming gebracht met de door de Rijkshavenmeester Westerschelde uitgegeven "Bekendmaking aan de Scheepvaart van de Rijkshavenmeester Westerschelde van 8 april 2003, Bass 043/03 (Stcrt. 2003, 72)".

In onderdeel H is in artikel 45, de mogelijkheid opgenomen om de Rijkshavenmeester Westerschelde punten te laten vaststellen waarmee een gebied kan worden aangeduid waarbuiten men moet vermijden te varen. De afwijking ligt hierin dat in de oorspronkelijke tekst deze punten waren vastgelegd in het reglement zelf, terwijl de Rijkshavenmeester Westerschelde geen mogelijkheid had dit te wijzigen.

In onderdeel I is in artikel 47, tweede lid, het aangewezen verboden ankergebied aangepast aan de huidige stand van zaken.

In onderdeel J is geregeld dat de artikelen 48 en 49 vervallen. Voor de in deze artikelen opgelegde verplichting tot het voeren van bepaalde lichten en seinen bij het varen naar zee door het Oostgat en bij het kompasstellen of het calibreren van de richtingzoeker bestaat geen noodzaak meer. De functie van de lichten en seinen is overgenomen door de moderne communicatie- en navigatiemiddelen van zeeschepen en de Schelderadar-keten.

In onderdeel K zijn de artikelen 50a, 50b en 50c in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 ingevoegd met een verbod af te meren aan verkeerstekens of daaraan te verhalen, de beladingswijze en stabiliteit, alsmede de watersport.

Artikel 50a is gezien het vele oneigenlijke gebruik dat van verkeerstekens in vorengenoemde zin wordt gemaakt, en de daaruit voortvloeiende schade en belemmering van de functie van de verkeerstekens, noodzakelijk. Artikel 50b geeft de autoriteiten nu de mogelijkheid eerder te kunnen optreden tegen schepen die te diep zijn geladen. De golven op de Westerschelde zijn vaak significant hoger dan op de overige binnenwateren waardoor de kans op vervullen, met alle gevolgen van dien vele malen groter is. Ook tegen instabiliteit kan nu beter worden opgetreden. Voor wat betreft de zeevaart is voor de formulering van het verbod aangesloten bij de bepalingen ter uitvoering van het Uitwateringsverdrag (het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen) in de Schepenwetgeving. Zie ook de toelichting bij artikel V, onderdeel H. Artikel 50c biedt de mogelijkheid om personen die anders dan per schip watersport bedrijven beter te reguleren. De toename van waterrecreatie levert in toenemende mate een gevaar op voor de reguliere scheepvaart. De wijze van aanwijzen van gebieden waar dit soort recreatie beslist is verboden komt overeen met datgene wat in het BPR is opgenomen. Hetgeen in de artikelen 50a, 50b en 50c wordt bepaald, is op dezelfde wijze in het BPR en het RPR geregeld.

In onderdeel L is in artikel 51a, zevende lid, in plaats van de bevoegde autoriteit de Rijkshavenmeester Westerschelde ingevoegd als degene die een ontheffing van de meldplicht kan intrekken van een zeeschip dat in lijndienst vaart tussen twee in Nederland gelegen havens of tussen een in Nederland gelegen haven en een haven gelegen in een andere lidstaat. Zowel voor het verstrekken als het intrekken van deze ontheffing wordt nu dezelfde autoriteit genoemd.

In onderdeel M wordt een artikel 53a toegevoegd, waarin het expliciet aan schepen van handhavingdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door de Onze Minister aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen wordt toegestaan af te wijken van de voorschriften van dit reglement. Zij moeten zich wel houden aan de bepalingen van "goed zeemanschap", opgenomen in artikel 3.

In onderdeel N wordt aan artikel 55 een zin toegevoegd waarin wordt toegestaan dat ook een digitale versie van het reglement en de zeekaart mogen worden gebruikt, mits ze direct geraadpleegd kunnen worden.

In onderdeel O wordt artikel 56 aangepast. De bepalingen waarvan vanwege hun aard geen overtreding mogelijk is, zijn uit het artikel weggelaten. Het noemen van deze bepalingen is overbodig en complicerend, vooral bij wijzigingen van het reglement.

In onderdeel P wordt bepaald dat artikel 57 en daarmee de kaart van het Redegebied Vlissingen vervalt. Het niveau van vaststelling van de kaart bij algemene maatregel van bestuur en de mogelijkheid om het daarin opgenomen voorzogsgebied bij besluit van de Rijkshavenmeester Westerschelde te wijzigen, verdragen zich niet met elkaar.

In onderdeel Q wordt bepaald dat BIJLAGE 5, waarin de kaart van het Redegebied Vlissingen was opgenomen, vervalt.

In onderdeel R wordt bepaald dat de inhoudsopgave bij het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 vervalt. Deze is voor de inzichtelijkheid niet noodzakelijk en bij wijzigingen onnodig complicierend.

## **Artikel V**

Door middel van dit artikel wordt het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen gewijzigd.

In onderdeel A worden aan artikel 2, eerste lid, twee nieuwe begripsomschrijvingen toegevoegd, te weten van de waterscooter en van de zeilplank. Deze begripsomschrijvingen van de waterscooter en de zeilplank zijn hetzelfde als in het BPR. Daarmee wordt duidelijk dat de zeilplank en de waterscooter de regels uit het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen voor zeilschepen, respectievelijk voor kleine schepen volgen.

In onderdeel B is in artikel 19 eerste lid de verplichting tot het gebruik maken van radar tijdens beperkt zicht opgenomen. Dit sluit geheel aan bij de andere scheepvaartreglementering, zoals het BPR en het RPR, waarin is bepaald dat op de druk bevaren scheepvaartwegen tijdens slecht zicht niet meer zonder gebruik te maken van radar mag worden gevaren.

In onderdeel C is artikel 25, derde lid, in overeenstemming gebracht met een eerdere wijziging van het Scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen, waarbij de bijlagen 2 en 3 zijn vervallen .

In onderdeel D wordt in artikel 38, eerste lid, voor zeeschepen de grootst toegelaten lengte en diepgang aangepast. Gebleken is dat met zeeschepen met een grotere lengte en diepgang kan worden gevaren. Als dat nodig is kunnen op grond van artikel 53, tweede lid, (nieuw) door de bevoegde autoriteit ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer alsmede in het belang van de instandhouding van de werken voorschriften worden vastgesteld, die als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven. Deze voorschriften worden beschouwd als verkeersaanwijzingen. Zie ook de toelichting bij artikel 53 in onderdeel I .

De grootst toegelaten diepgang voor de Oostsluis en het toeleidingskanaal daar naartoe is verhoogd van 4,00 meter naar 4,30 meter.

Het tweede tot en met vierde lid konden komen te vervallen. Het tweede lid werd in het eerste lid geïncorporeerd. Het bepaalde in het derde en vierde lid, is in het licht van het gewijzigde artikel 53 overbodig. Het vijfde lid werd vernummerd tot tweede lid.

In onderdeel E wordt in artikel 43a, vijfde lid, het begrip Rijkshavenmeester Westerschelde vervangen door de bevoegde autoriteit, omdat in het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen het begrip Rijkshavenmeester Westerschelde niet voorkomt. Hiermede wordt dit begrip tevens in overeenstemming gebracht met de rest van artikel 43a.



In onderdeel F wordt een artikel 49a ingevoegd, waarin het expliciet aan schepen van handhavingsdiensten en brandweer, en schepen die behoren tot door Onze Minister aangewezen organisaties voor het redden van drenkelingen wordt toegestaan af te wijken van de voorschriften van dit reglement. Zij moeten zich wel houden aan de bepalingen van "goed zeemanschap", opgenomen in artikel 3. Tevens is een artikel 49b ingevoegd waarin watersport wordt verboden. Vanuit veiligheidsoogpunt is het niet gewenst dat de in dit artikel genoemde watersporters gebruik maken van het in artikel 1, eerste lid, van het scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen beschreven toepassingsgebied. De bevoegde autoriteit kan ontheffing en vrijstelling verlenen en daar voorschriften aan verbinden.

In onderdeel G is in artikel 50 het begrip vrijstellingen ingevoegd. Dit was nodig omdat dit begrip in artikel 49b voorkomt.

In onderdeel H is een artikel 51a ingevoegd met een verbod af te meren aan verkeerstekens of daaraan te verhalen. Een dergelijk artikel is gezien het vele oneigenlijke gebruik dat van verkeerstekens in vorengenoemde zin wordt gemaakt, en de daaruit voortvloeiende schade en belemmering van de functie van de verkeerstekens, noodzakelijk. Een soortgelijk artikel is ook opgenomen in andere scheepvaartreglementeringen en heeft daar zijn nut reeds bewezen. Tevens is in onderdeel H een artikel 51 b ingevoegd over belading. Vanuit veiligheidsoogpunt is het niet gewenst dat schepen zodanig zijn beladen dat zij dieper inzinken dan de geldende inzinkingsmerken en dat daar in voorkomend geval wel tegen kan worden opgetreden. Ook de stabiliteit dient te zijn gewaarborgd. Voor wat betreft de zeevaart is voor de formulering van het verbod aangesloten bij de bepalingen ter uitvoering van het Uitwateringsverdrag (het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen) in de Schepenwetgeving. Het opnemen van dit artikel komt tegemoet aan de aanbevelingen van de Raad voor de Transportveiligheid daaromtrent, zoals verwoord in het rapport "De stabiliteitsrisico's van binnenschepen en drijvende werktuigen". Voor dit artikel is aansluiting gezocht bij artikel 1.07, eerste en tweede lid, en artikel 1.10, eerste lid, van het BPR.

In onderdeel I wordt artikel 53, eerste, tweede en vierde lid gewijzigd. De bevoegde autoriteit kan nu, indien dat nodig is voor alle situaties bij in de Staatscourant te publiceren bekendmaking aan de scheepvaart voorschriften stellen ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, alsmede in het belang van de instandhouding van de werken. Deze voorschriften worden beschouwd als verkeersaanwijzingen. Voor deze wijziging is aansluiting gezocht bij artikel 54 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

In onderdeel J wordt artikel 54 gewijzigd. Hierdoor wordt het mogelijk dat ook een digitale versie van het reglement wordt gebruikt, mits die direct kan worden geraadpleegd.

In onderdeel K wordt artikel 55 aangepast. De bepalingen waarvan vanwege hun aard geen overtreding mogelijk is, zijn uit het artikel weggelaten. Het noemen van deze bepalingen is overbodig en complicerend, vooral bij wijzigingen

van het reglement

## **Artikel VI**

Door middel van dit artikel wordt het Scheepvaartreglement territoriale Zee gewijzigd.

In onderdeel A is aan de bestaande tekst naast havens, ankerplaatsen en in de Nederlandse territoriale zee gelegen laad- of losinrichtingen ook het begrip terminal toegevoegd. In de praktijk bleek hieraan behoefte te zijn.

In onderdeel B is geregeld dat artikel 8 vervalt. Dit artikel is tot op heden nog niet in werking getreden. De doelstelling van artikel 8, het voorkomen van ongewenst ankeren in een aanloopgebied, kan eenvoudiger en meer toegespitst op bepaalde soorten schepen worden bereikt door het nemen van een verkeersmaatregel door de autoriteit die ter plaatse bekend is en ook het gebruik van het desbetreffende aanloopgebied goed kent.

Door middel van onderdeel C wordt een artikel 17a ingevoegd. In de territoriale zee hebben golven en wind vrij spel, en kunnen er mitsdien grote gevaren ontstaan als een schip te diep afgeladen vaart. Dit artikel geeft de autoriteiten de mogelijkheid om eerder op te treden tegen schepen die te diep zijn geladen. Voor de formulering van het verbod is aangesloten bij de bepalingen ter uitvoering van het Uitwateringsverdrag (het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen) in de Schepenwetgeving.

In onderdeel D wordt artikel 20 aangepast. De bepalingen waarvan vanwege hun aard geen overtreding mogelijk is, zijn uit het artikel weggelaten. Het noemen van deze bepalingen is overbodig en complicerend, vooral bij wijzigingen van het reglement.

In onderdeel E wordt bijlage 1 in gewijzigde vorm vastgesteld. De afgrenzing van de aanloopgebieden wordt nu weergegeven in het World Geodetic System (WGS)-84 en niet meer in het geodetisch referentiesysteem ED-50. De afgrenzing van het aanloopgebied Rotterdam is gewijzigd in verband met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Het kaartje waarin de aanloopgebieden en de grens met de territoriale zee is aangegeven is komen te vervallen.

In onderdeel F wordt aan bijlage 2 verkeerstekens een onderdeel 8 toegevoegd waarin een nood-wrakboei is opgenomen. De nood-wrakboei is bedoeld om direct bij een nieuw wrak te worden geplaatst en in positie te worden gehouden totdat de locatie van het wrak voldoende bekend is gesteld en de gebruikelijke cardinale betoning is geplaatst. De International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) beveelt in haar aanbeveling O-133 van 1 december 2005 het gebruik van een dergelijke boei aan.

## **Artikel VII**

Door middel van dit artikel wordt het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer gewijzigd.

In onderdeel A wordt artikel 1, onderdelen c, 1°, 2° en 3° zodanig aangepast dat het bevoegd gezag niet meer wordt genoemd, maar bij besluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aangewezen. Een dergelijk besluit wordt in de Staatscourant gepubliceerd.

In onderdeel B wordt het door middel van een wijziging van artikel 3, eerste lid, mogelijk gemaakt dat naast personen die met goed gevolg het landelijk en een regionaal examen VTS-operator hebben afgelegd, verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen worden gegeven door personen die voldoen aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EG-kwalificaties voor het beroep van VTS-operator gestelde regels met betrekking tot de aanpassingsstage en de proeve van bekwaamheid. Het gaat hier niet om inwoners van de Europese Gemeenschap van buiten Nederland die om erkenning van beroepskwalificaties voor het beroep van VTS-operator in Nederland verzoeken, maar om personen in buitenlandse overheidsdienst die vanaf buitenlands grondgebied verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen aan schepen geven die zich op Nederlands grondgebied bevinden. Het is wenselijk en logisch, de beroepskwalificaties van deze personen op dezelfde wijze te beoordelen als van degenen die om erkenning van hun vakbekwaamheid in Nederland verzoeken, en daar op dezelfde manier mee om te gaan voor wat betreft het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid.

Door middel van een wijziging van artikel 3, tweede lid, wordt het mogelijk gemaakt dat naast personen die over de juiste regionale kwalificatie voor de desbetreffende regio beschikken, ook personen worden aangewezen voor het geven van verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen die voldoen aan de krachtens artikel 33, eerste lid, van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties voor het verkrijgen van erkenning van EG-kwalificaties voor het beroep van VTS-operator gestelde regels met betrekking tot het doorlopen van een aanpassingsstage of het afleggen van een proeve van bekwaamheid. Ook hier gaat het, net als in het eerste lid, niet om inwoners van de Europese Gemeenschap van buiten Nederland, die om erkenning van beroepskwalificaties voor het beroep van VTS-operator in Nederland verzoeken, maar om personen in buitenlandse overheidsdienst die vanaf buitenlands grondgebied verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen aan schepen geven die zich op Nederlands grondgebied bevinden.

In onderdeel C wordt door een wijziging van artikel 5 het gebied waarin de ambtenaar van politie die aan bepaalde voorwaarden voldoet verkeersaanwijzingen aan schippers van schepen mag geven uitgebreid met het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 en het Scheepvaartreglement territoriale zee. Zie ook het algemeen deel van de toelichting.

### **Artikel VIII**

Door middel van dit artikel wordt artikel 13, vijfde lid, van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer aangepast aan het Negende wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. Dit was abusievelijk nog niet gebeurd.

### **Artikel IX**

In artikel 2, tweede lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is de lijn, zeewaarts waarvan het BPR niet van toepassing is, gewijzigd. De lijn in artikel 4, eerste lid, van het Besluit van toepassingverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, wordt daarmee zuidwaarts gaande langs de Nederlandse kust in overeenstemming gebracht, tot aan het snijpunt met de kustlijn van Walcheren met de lijn over de kerktorens van Aagtekerke en Domburg. Vanaf dat punt wordt de bestaande lijn gevolgd, omdat dit deel van de lijn de afgrenzing met het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 aangeeft.

Ook het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt door het aanpassen van de lijn in artikel 4, eerste lid, van het Besluit van toepassingverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, gewijzigd. Het Scheepvaartreglement territoriale zee is van toepassing in het gedeelte van de territoriale zee dat zeewaarts van deze lijn is gelegen. Doordat deze lijn de grens met het toepassingsgebied met het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 blijft volgen, blijft de afgrenzing tussen het toepassingsgebied van dit scheepvaartreglement en het toepassingsgebied van het Scheepvaartreglement territoriale zee ongewijzigd.

### **Artikel X**

Door middel van dit artikel wordt bepaald dat de krachtens het derde en vierde lid van artikel 38 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen gestelde regels en voorschriften, na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit zijn vastgesteld krachtens het gewijzigde artikel 53, tweede lid, van dat scheepvaartreglement. Het derde en vierde lid van genoemd artikel 38 zijn immers komen te vervallen.

### **Artikel XI**

Door middel van dit artikel is de inwerkingtreding geregeld van artikel 10 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, welk reglement al in 1996 in werking is getreden (Stb. 1996, 170). In artikel 10 is bepaald dat een klein schip in een aanloopgebied een radarreflector moet voeren die dat schip voor radar zichtbaar maakt. Ter verhoging van de veiligheid in de aanloopgebieden is de inwerkingtreding van dit artikel thans gewenst.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa