

## Bijlage V ; Technische regelen voor veerboten

---

### Hfst 1.; Algemeen

---

#### Art. 1.01; Definities

De definities van [artikel 1.01 van bijlage III](#) zijn van toepassing.

---

#### Art. 1.02; Toepassing van de regelen

1. Veerboten moeten voldoen aan de desbetreffende regelen van deze bijlage.
  2. Voorts moeten veerboten voldoen aan de desbetreffende regelen van [bijlage II](#) en [III](#), met inachtneming van de uitzonderingen genoemd in het derde en vierde lid.
  3. [Artikel 13.01 van bijlage II](#) is niet van toepassing op veerboten.
  4. De volgende regelen van [bijlage III](#) zijn niet van toepassing op veerboten:  
[artikel 2.01](#);  
[artikel 4.01, tweede tot en met vierde lid](#);  
[artikel 4.02, eerste en tweede lid](#);  
[artikel 4.05](#);  
[artikel 5.01](#);  
[artikel 5.02](#);  
[artikel 5.03](#);  
[artikel 6.01, eerste lid](#);  
[artikel 8.01, tweede lid, eerste zin](#);  
[artikel 8.03, tweede lid](#);  
[artikel 10.08, vijfde lid](#);  
[artikel 11.01](#);  
[artikel 11.02](#);  
[artikel 11.03](#);  
[artikel 11.04](#);  
[artikel 11.05](#); en  
[artikel 11.06](#).
- 

### Hfst 2.; Waterdichte indeling van het schip

---

**Art. 2.01; Regelen betreffende de waterdichte indeling.**

1. Voor veerboten moet het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden worden aangetoond overeenkomstig [artikel 2.02 van bijlage III](#). Bij de vaststelling van de beladingstoestanden dient rekening te worden gehouden met het gestelde in [artikel 3.02](#).

2. In afwijking van het bepaalde in [artikel 2.02, eerste lid, van bijlage III](#) moet bij de lekberekening worden uitgegaan van de volgende beschadigingsomvang:

- a. in de zijden van het schip:
  - in de langsrichting  $0,10 L_{wl}$ , echter niet minder dan 7,50 m;
  - in de breedterichting, horizontaal gemeten op het vlak van de grootste inzinking, 1,00 m;
  - in de hoogterichting, gerekend vanaf de basis, onbegrensd.
- b. in het vlak van het schip:
  - in de langsrichting  $0,10 L_{wl}$ , echter niet minder dan 7,50 m;
  - in de breedterichting  $0,20 B_{wl}$ , echter niet minder dan 3,00 m;
  - in de hoogterichting 0,60 m, gemeten vanaf de basis.

Onder lensputten mag de hoogte tot 0,50 m verminderd worden; in dat geval mag de inhoud van een lensput niet meer bedragen dan  $0,05 m < \text{SUP.3} < \text{sup} >$

3. Alle langs- en dwarsschotten, alsmede dekken en tankbegrenzingsen, die zijn gelegen binnen de in het tweede lid genoemde beschadigingsomvang dienen als lek te worden gerekend.

4. Ongeacht de beschadigingsomvang, genoemd in het tweede lid, moet het schip bovendien voldoen aan de ééncompartimentsstandaard zoals voorgeschreven in [artikel 2.02 van bijlage III](#). { zie art. 8.01 art 13 }

5. In afwijking van het bepaalde in [artikel 3.02 van bijlage III](#), zullen deuren in waterdichte schotten onder het schottendek niet worden toegestaan. Wanneer naar het redelijk oordeel van het hoofd van de scheepvaartinspectie blijkt dat een deur in een waterdicht schot voor de bedrijfsvoering van het schip noodzakelijk is, kan voor zulk een deur die geheel boven het vlak van de grootste inzinking is gelegen, ontheffing van dit voorschrift worden gegeven. De bepalingen van [artikel 3.02 tweede, derde en vierde lid, van bijlage III](#), zijn op zulk een deur van toepassing. Bovendien moet zulk een deur zijn voorzien van een centrale sluitinrichting. In het stuurhuis moet een optische signalering aanwezig zijn door middel waarvan zichtbaar is of zulk een deur geopend dan wel gesloten en vergrendeld is.

---

### **Art. 3.01; Algemene regelen**

1. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt, dat de slagzij van het schip in de beladingstoestanden, bedoeld in [artikel 3.02](#), en onder gelijktijdige invloed van de kenterende momenten als bedoeld in [artikel 3.03](#), niet meer dan 12° bedraagt.
2. De alleen door de dwarsscheepse verplaatsing van personen veroorzaakte slagzij mag daarbij niet meer dan totaal 10° bedragen.
3. Bij de in het eerste lid bedoelde slagzij moeten een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in [artikel 4.01](#) aanwezig zijn.

---

### **Art. 3.02; Beladingstoestanden**

1. Bij de stabiliteitsberekening, bedoeld in [artikel 3.01, eerste lid](#), moet worden gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof- en drinkwatertanks moeten half gevuld worden aangenomen.
2. Het voor de in [artikel 3.01, eerste lid](#), bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading wordt bepaald door het in [artikel 4.03, tweede lid](#), genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.
3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading moet over de veerboot verdeeld worden gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruimte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.
4. Indien meerdere dekken voor voertuigen beschikbaar zijn, moet bovendien een berekening worden gemaakt met het benedenrijdek leeg en de overige rijdekken beladen met het volgens het derde lid reeds bepaalde gewicht aan voertuigen.
5. Voor de aanvangstoestand hoeft geen rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige trim en slagzij van het schip.

---

### **Art. 3.03; Kenterende momenten**

1. Voor veerboten moet worden gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal personen, als bedoeld in [artikel 3.04](#);
- b. een winddruk als bedoeld in [artikel 4.03 van bijlage III](#); en
- c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven als bedoeld in [artikel 4.04 van bijlage III](#).

2. Daarnaast moet worden gerekend met de gelijktijdige invloed van kenterende momenten ten gevolge van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, als bedoeld in [artikel 3.04](#);
- b. een winddruk, als bedoeld in [artikel 4.03 van bijlage III](#); en
- c. een belading met een voertuig, als bedoeld in [artikel 3.05, tweede lid](#).

3. Bij de in het eerste en tweede lid bedoelde berekeningen behoeft geen rekening te worden gehouden met de invloed van eventueel aanwezige dwars-schroeven.

---

#### **Art. 3.04; kenterend moment ten gevolge van verplaatsen van personen**

1. Bij de bepaling van het kenterend moment ten gevolge van een dwarsscheepse verplaatsing van personen, als bedoeld in [artikel 3.03, eerste en tweede lid, onder a](#), moet als uitgangspunt voor de berekening de ligging van het totale zwaartepunt der passagiers op hart schip worden genomen.

2. Voor de berekening van het moment wordt een verplaatsing van alle passagiers vanuit hart schip naar die zijde van het schip aangenomen, waarbij de arm van het moment het grootst is. Daarbij moet worden gerekend met een dichtheid van 3,75 personen per m<sup>2</sup> vrij dekoppervlak. Voor de bezetting van zitbanken moet per passagier met een breedte van 0,50 m en een zitdiepte van 0,75 m worden gerekend.

---

#### **Art. 3.05; Belading met voertuigen**

1. Bij de in [artikel 3.02](#) bedoelde belading met voertuigen moet worden gerekend met een gelijkmatige verdeling over de rijdekken.

2. De slagzij moet worden berekend voor de ongunstigste toestand, waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit hart schip bevindt. Hierbij moeten de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast worden gerekend als bedoeld in [artikel 3.02, tweede, derde en vierde lid](#).

3. De trim moet worden berekend voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerboot toe te laten voertuig zich zo ver mogelijk uit het scheepsmidden bevindt.

Hierbij moeten de overige dekruimten leeg dan wel gelijkmatig belast worden gerekend als bedoeld in [artikel 3.02, tweede en derde lid](#).

4. Voor de hoogte van het zwaartepunt van voertuigen en hun lading moet boven het rijdek worden gerekend met 0,80 m voor personenauto's en met 2,00 m voor vrachtauto's, autobussen en dergelijke voertuigen.

---

## Hfst 4.; Vrijboord en veiligheidsafstand

---

### Art. 4.01; Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand

1. Bij de ligging van de veerboot veroorzaakt door de in [artikel 3.03](#) bedoelde kenterende momenten moeten een resterend vrijboord als bedoeld in het tweede lid, en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in [artikel 4.05, derde lid, van bijlage III](#), aanwezig zijn.

2. Bij veerboten waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid voldoende sterk zijn en alle openingen in de scheepshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, moet het resterende vrijboord tenminste 0,20 m bedragen. Voor de getrimde toestand, bedoeld in [artikel 3.05, derde lid](#), mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerboot zijn verminderd tot 0,10 m.

---

### Art. 4.02; Vrijboord en veiligheidsafstand

1. Het vrijboord moet ten minste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de regelen van de artikelen [3.01](#), [3.02](#) en [3.03](#); en
- b. het resterend vrijboord, bedoeld in [artikel 4.01](#).

Het vrijboord moet evenwel ten minste 0,40 m bedragen.

2. De veiligheidsafstand moet ten minste gelijk zijn aan de som van:

- a. de inzinking, vertikaal gemeten, die ontstaat ten gevolge van de slagzij volgens de regelen van de artikelen [3.01](#), [3.02](#) en [3.03](#); en
- b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in [artikel 4.01](#).

De veiligheidsafstand tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn, mag evenwel niet minder dan 0,60 m bedragen.

---

#### **Art. 4.03; Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen**

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de regelen van de artikelen [3.01](#) tot en met [4.02](#) als aan de van toepassing zijnde regelen van de hoofdstukken [2](#) en [4](#) van bijlage III wordt voldaan.

De inspecteur-generaal kan echter voor een bepaalde veerboot of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen.

2. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking moet rekenkundig worden bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef.

---

### **Hfst 5; Aantal passagiers en voorzieningen**

#### **Het ten hoogste toegestane aantal passagiers en voorzieningen**

---

#### **Art. 5.01; Hoogste aantal passagiers**

1. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de regelen van de artikelen [3.01](#) tot en met [4.02](#) alsmede aan de van toepassing zijnde regelen van de hoofdstukken [2](#) en [4](#) van bijlage III wordt voldaan.

2. Bovendien wordt het aantal passagiers afhankelijk gesteld van het beschikbare dekoppervlak overeenkomstig de regelen van [artikel 6.01, tweede, derde en vierde lid, van bijlage III](#), met dien verstande dat dekruimte bestemd voor het vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen niet voor het aantal passagiers wordt meegerekend.

3. Rekening houdend met de bepalingen van het eerste en tweede lid en van [artikel 6.01, tweede, derde en vierde lid, van bijlage III](#), mogen niet meer dan 1750 passagiers worden toegestaan.

---

#### **Art. 5.02; Voorzieningen**

In aanvulling op hetgeen in het [eerste lid van artikel 7.02 van Bijlage III](#) is bepaald, moet met het oog op de toegankelijkheid van ouderen en gehandicapten, de beschikbare breedte van daartoe in aanmerking komende verbindingswegen, trappen, deuren en uitgangen ten minste 0,85 m bedragen.

---

## Hfst 6.; Constructie

---

### Art . 6.01; Constructie van dekken

- 1 De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken moeten zodanig zijn geconstrueerd dat deze een gelijkmatige belasting van ten minste  $4000 \text{ N/m}^2$  kunnen dragen. Uitsluitend voor het vervoer van personenauto's bestemde beweegbare dekken met een doorrijhoogte van ten hoogste 2,00 m moeten worden geconstrueerd voor een gelijkmatige belasting van ten minste  $2000 \text{ N/m}^2$
2. De voor voertuigen bestemde vaste en beweegbare dekken, laadkleppen en dergelijke moeten bovendien berekend worden voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken.
3. De toelaatbare spanningen in de constructie moeten worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van een aangewezen onderzoeksbureau, in de zin van [artikel 27, vijfde lid, van de Binnenschepenwet](#).
4. Onder het schottendek mogen zich geen voor voertuigen bestemde dekken bevinden.
5. De voor voertuigen bestemde dekken moeten zonder zeeg worden uitgevoerd.
6. Ongeacht de regelen betreffende de veiligheidsafstand moeten openingen in het schottendek, indien dit een dek is dat is bestemd voor voertuigen, zijn voorzien van een drempel met een hoogte van ten minste 30 cm.
7. Dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen moeten zijn voorzien van een oppervlaktelaag met een zodanige stroefheid, dat bij een statische hoek van de veerboot van  $15^\circ$  voertuigen, in het bijzonder vrachtauto's, bussen e.d., niet glijden.
8. Dekken, in het bijzonder de voor voertuigen bestemde dekken, moeten van voldoende spuumogelijkheden zijn voorzien teneinde overkomend water, hemelwater en bluswater snel te kunnen afvoeren.
9.
  - a. De voor voertuigen bestemde dekken moeten ten minste een beschikbare breedte  $b$  in mm hebben volgens onderstaande formules:
    - bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 0 tot 450 mm:  
 $b = r \cdot n + 500$   
 $b$  gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken,
    - bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 450 mm of meer:  
 $b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$   
 $b$  gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs),

met dien verstande dat b voor slechts een enkele opstelstrook tussen de opstaande randen s mm bedraagt.

In deze formules betekent:

n = het aantal opstelstroken;

r = breedte opstelstrook voor personenauto's 2.150 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 3.050 mm;

s = breedte opstelstrook voor personenauto's 1.950 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 2.850 mm.

De maten r en s gelden voor een hoogte vanaf het rijdek van 2.000 mm voor personenauto's en 3.000 mm voor vrachtauto's, bussen e.d.

- b. De opstelstroken op de voor voertuigen bestemde dekken moeten duidelijk gemarkeerd zijn. Indien een dek meer dan twee opstelstroken heeft moeten de markeringsstrepen van de buitenste stroken zich op een afstand van ten minste 2.400 mm voor personenauto's en 3.300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden. Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad (stoep, trottoir) moet echter tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand ten minste 1.950 respectievelijk 2.850 mm bedragen. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen. Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor personenauto's en vrachtauto's, bussen e.d. mogelijk.
- c. Op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a en b bedoelde breedte van de opstelstroken geldt een opstelverbod. Dit moet door markeringen op het dek zijn aangegeven. Een afwijking van dit voorschrift kan worden toegestaan, indien wordt aangetoond dat de voertuigen veilig kunnen worden verlaten.

**10.** De maximum toelaatbare asbelasting en wieldruk moeten goed zichtbaar op een geschikte plaats zijn aangegeven behoudens het geval dat het dek geconstrueerd is voor alle ingevolge het Wegenverkeersreglement toegestane voertuigen.

---

#### **Art. 6.02; Relingen, ramen en poorten**

1. In aanvulling op het bepaalde in [artikel 7.01, eerste lid, van bijlage III](#) wordt bepaald dat bij relingen uitsluitend verticale stijlen met een onderlinge afstand van niet meer dan 100 mm worden toegestaan.
2. In de scheepshuid mogen onder het vrijboorddek geen ramen en poorten worden toegepast die geopend kunnen worden.

---

#### **Art. 6.03; Machinekamers**

1. Veerboten die zijn bestemd of ingericht voor het vervoer van meer dan 300 passagiers,



moeten zijn voorzien van ten minste twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing.

2. Het vermogen van de in elk der in het eerste lid bedoelde machinekamers geïnstalleerde voortstuwingsinstallaties moet zodanig zijn dat daarmee een scheepssnelheid gelijk aan 0,6 maal de dienstnelheid kan worden bereikt.

3. De voortstuwingsinstallaties van de in het eerste lid bedoelde gescheiden machinekamers moeten volledig onafhankelijk van elkaar kunnen werken.

---

## Hfst 7.; Reddingmiddelen en overige uitrusting

---

### Art. 7.01; Reddingmiddelen en ontschepingsvoorzieningen

#### Reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen

1. Op veerboten moet ten minste  $\frac{1}{4}$  van het voorgeschreven aantal boeien van een lijn en tenminste een zelfde aantal van een zelfontbrandend licht zijn voorzien.

2. Veerboten moeten voor alle opvarenden zijn voorzien van gemeenschappelijke reddingmiddelen als bedoeld in [artikel 8.03, derde tot en met vijfde lid, van bijlage III](#). Daarbij moet echter het draagvermogen in zout water ten minste 750 N per toegestane persoon bedragen.

3. De in het tweede lid bedoelde reddingmiddelen moeten bovendien voldoen aan de volgende eisen:

- a. zij moeten voldoende ruimte bieden voor het zittend plaatsnemen van het ten hoogste toegestane aantal opvarenden;
- b. zij moeten van een zodanige vorm zijn dat zich in het water bevindende personen aan boord kunnen komen;
- c. zij moeten zijn voorzien van met de veerboot verbonden lijnen teneinde ontijdig afdrijven te voorkomen; en
- d. zij moeten zijn voorzien van middelen om de aandacht op zich te vestigen, zoals bijvoorbeeld met de mond aangeblazen seinmiddelen.

4. Veerboten moeten aan beide scheepszijden zijn voorzien van noodontschepingsplaatsen die te allen tijde vanaf de verblijfplaatsen voor de passagiers veilig kunnen worden bereikt. Toegangen naar noodontschepingsplaatsen mogen niet voeren door ruimten die bestemd zijn voor het opstellen van voertuigen.

5. Indien de verticale afstand tussen het dek van de noodontschepingsplaatsen en het vlak van de grootste inzinking meer bedraagt dan 2,00 m, moeten bij de noodontschepingsplaatsen

noodontschepingsmiddelen zijn aangebracht.

**6.** Per scheepszijde moeten noodontschepingsmiddelen als bedoeld in het vijfde lid volgens onderstaande tabel aanwezig zijn, afhankelijk van het grootste aantal passagiers dat in geval van nood daarvan gebruik moet maken.

Dit aantal wordt bepaald overeenkomstig de regelen van [artikel 5.01](#).

Grootste aantal passagiers	Aantal ontschepingsladders	Aantal ontschepingsglijbanen
0 t/m 750	1	-
751 t/m 1000	2	-
1001 t/m 1375	2	1
1376 t/m 1750	2	2

**7.** Ontschepingsladders moeten van een zodanige lengte zijn, dat zij in de meest ongunstige ligging van het schip in onbeschadigde toestand alsook in lekke toestand tot op de waterlijn reiken.

Ontschepingsladders moeten als touwladders zijn uitgevoerd. Daarbij moet een ladder uit ten minste vier verticale touwen bestaan op een onderlinge afstand van niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm. De onderlinge afstand van de horizontaal aangebrachte treden mag niet meer dan 30 cm bedragen.

Ontschepingsnetten met overeenkomstige afmetingen van andere constructies kunnen worden toegestaan.

**8.** Ontschepingsglijbanen kunnen van vaste dan wel van zelfontvouwende uitvoering zijn. De breedte van elke glijbaan mag niet minder dan 60 cm en niet meer dan 80 cm bedragen.

De lengte en de oppervlakteruwheid van de glijbanen moet zodanig worden gekozen dat een voldoende doch niet te hoge glijsnelheid wordt gewaarborgd.

**9.** De noodontschepingsmiddelen en de bijbehorende inrichtingen moeten van een door het hoofd van de scheepvaartinspectie goedgekeurde constructie of goedgekeurd type zijn.

---

#### **Art. 7.02; [Bijboot](#)**

In afwijking van het bepaalde in [artikel 8.04 van bijlage III](#), moet op veerboten die meer dan 300 passagiers mogen vervoeren, een gemotoriseerde bijboot aanwezig zijn.

---

#### **Art. 7.03; [Brandbestrijding](#)**

**1.** Indien het schip is voorzien van twee volledig gescheiden machinekamers voor de voortstuwing, mogen in afwijking van het bepaalde in [artikel 9.09, tweede lid](#), en [artikel 10.03, eerste lid, van bijlage III](#) de tweede brandbluspomp en de noodkrachtbron zijn

opgesteld in de machinekamer waar de eerste brandbluspomp en de hoofdkrachtbron niet zijn opgesteld, zodat niet beide brandbluspompen en beide krachtbronnen in één en dezelfde ruimte zijn opgesteld.

2. Machinekamers moeten zijn voorzien van vast ingebouwde brandblusinstallaties.

---

#### **Art. 7.04; [Persoonlijke beschermingsmiddelen](#)**

Veerboten moeten zijn uitgerust met draagbare vluchtmaskers welke ten minste een werkingsduur van 15 minuten hebben. Het aantal daarvan moet ten minste vier bedragen, vermeerderd met twee voor elk dek dat is bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen. De vluchtmaskers moeten op een geschikte plaats worden aangebracht. Zij moeten zijn voorzien van duidelijke aanwijzingen met betrekking tot het gebruik.

---

#### **Art. 7.05; [Veiligheidsrol, veiligheidsplan en instructies voor passagiers](#)**

1. Op veerboten moeten duidelijk en goed leesbaar instructies zijn aangebracht voor passagiers in geval van calamiteiten.

De inhoud en plaats van deze instructies dienen in overleg met het hoofd van de scheepvaartinspectie te zijn vastgesteld.

2. Op veerboten moeten duidelijk zichtbare borden zijn aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor en het op de rem zetten van het voertuig.

3. Door middel van markeringen en aanduidingsborden moet worden aangegeven dat het gebruik van uitgangen, looppaden en vluchtwegen niet mag worden belemmerd door bagage, fietsen en dergelijke.

---

#### **Art. 7.06; [Ankergeroi](#)**

1. In afwijking van het bepaalde in [artikel 10.10, eerste lid, van bijlage III](#) moeten veerboten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen, aan elk scheepseinde zijn voorzien van ten minste één anker.

2. In een geval als genoemd in het eerste lid, moet het totale gewicht van de ankers aan elk scheepseinde ten minste 0,75 P bedragen, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig de regelen van [artikel 10.10, tweede lid, van bijlage III](#).

**3.** Daarbij moet elk anker zijn voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen en kabels van [artikel 7.01, tiende tot en met twaalfde lid, van bijlage II](#).

Hierbij moet in de formule voor de waarde  $P_a$  het bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker worden genomen.

---

#### **Art. 7.07; Nautische apparatuur**

Naast de in de bijlagen [II](#) en [III](#) voorgeschreven uitrusting moeten veerboten de volgende uitrusting aan boord hebben:

- a. een goed functionerende radarinstallatie en bochtaanwijzer;
  - b. in elk stuurhuis een clinometer.
- 

### **Hfst 8; Overgangsbepalingen**

---

#### **Art. 8.01; Overgangsbepalingen**

**1.** Bij het onderzoek van bestaande veerboten is het bepaalde in de artikelen [36](#) tot en met [41](#) van het Binnenschepenbesluit van overeenkomstige toepassing.

**2.** Bestaande veerboten behoeven niet te voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage:

- [artikel 2.01](#), tweede, derde en vijfde lid;
- [artikel 6.01](#), vierde en vijfde lid;
- [artikel 6.02](#);
- [artikel 6.03](#).

**3.** Bestaande veerboten behoeven niet te voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage, mits zij voldoen aan de voorschriften die tot het tijdstip van inwerkingtreding van deze bijlage door het hoofd van de scheepvaartinspectie voor deze schepen zijn toegepast:

- [artikel 3.01](#);
- [artikel 3.02](#);
- [artikel 3.03](#);
- [artikel 3.04](#);
- [artikel 3.05](#);
- [artikel 4.01](#);
- [artikel 4.02](#);
- [artikel 4.03](#);

- [artikel 5.01](#), eerste en tweede lid;
- [artikel 6.01](#), eerste, tweede en derde lid en negende lid met uitzondering van de eerste zin onder b;
- [artikel 7.06](#).

**4.** Uiterlijk een jaar na de datum van inwerkingtreding van deze bijlage, moeten bestaande verboden voldoen aan de onderstaande regelen van deze bijlage:

- [artikel 6.01](#), negende lid onder b eerste zin en tiende lid;
- [artikel 7.01](#), eerste lid;
- [artikel 7.02](#);
- [artikel 7.03](#), tweede lid;
- [artikel 7.04](#);
- [artikel 7.05](#);
- [artikel 7.07](#).

**5.** Uiterlijk op 1 januari 1996 moeten bestaande verboden voldoen aan de onderstaande regelen van Binnenscheepenbesluit bijlage III:

- [artikel 3.01](#), tweede lid;
- [artikel 3.02](#), eerste en tweede lid;
- [artikel 3.03](#), eerste lid;
- [artikel 4.01](#), eerste lid;
- [artikel 4.02](#), derde, vierde en vijfde lid;
- [artikel 4.03](#);
- [artikel 4.04](#);
- [artikel 5.04](#);
- [artikel 6.01](#), tweede, derde en vierde lid;
- [artikel 7.01](#), tweede lid;
- [artikel 7.03](#);
- [artikel 8.04](#);
- [artikel 9.01](#);
- [artikel 9.02](#);
- [artikel 9.03](#);
- [artikel 9.04](#);
- [artikel 9.05](#);
- [artikel 9.06](#);
- [artikel 9.07](#);
- [artikel 9.08](#);
- [artikel 9.09](#);
- [artikel 9.10](#);
- [artikel 10.03](#), eerste lid;
- [artikel 10.07](#).

**6.** Uiterlijk vijf jaren na de datum van inwerkingtreding van deze bijlage moeten bestaande verboden voldoen aan de regelen van [artikel 6.01](#), zesde, zevende en achtste lid van deze bijlage.

**7.** Bestaande verboden die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze bijlage voldoen aan de voorschriften die door het hoofd van de scheepvaartinspectie tot dat tijdstip zijn toegepast, moeten betreffende de gemeenschappelijke reddingmiddelen en de noodontschepingsvoorzieningen als bedoeld in de regelen van [artikel 7.01](#), tweede tot en met

negende lid, van deze bijlage, voldoen aan de regelen van het achtste tot en met het elfde lid.

**8.** Indien verboden als bedoeld in het zevende lid niet zijn uitgerust met gemeenschappelijke reddingmiddelen en noodontschepingsvoorzieningen, moet uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van deze bijlage worden voldaan aan de regelen van [artikel 7.01](#), tweede tot en met vijfde lid, zesde lid met betrekking tot het aantal ontschepingsladders, zevende en negende lid, van deze bijlage.

**9.** Indien verboden als bedoeld in het zevende lid slechts voor een gedeelte van het ten hoogste toegestane aantal passagiers zijn uitgerust met gemeenschappelijke reddingmiddelen, moet uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van deze bijlage voor het ten hoogste toegestane aantal passagiers worden voldaan aan de regelen van [artikel 7.01](#), tweede en derde lid, van deze bijlage.

**10.** Indien verboden als bedoeld in het zevende lid niet of slechts voor een gedeelte van het ten hoogste toegestane aantal passagiers, zijn uitgerust met noodontschepingsmiddelen, moet uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze bijlage voor het aantal passagiers waarvoor gemeenschappelijke reddingmiddelen zijn voorgeschreven, worden voldaan aan de regelen van [artikel 7.01](#), zevende lid, van deze bijlage.

**11.** Indien op verboden als bedoeld in het achtste tot en met het tiende lid het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt vergroot, moet worden voldaan aan de regelen van [artikel 7.01](#), tweede tot en met negende lid, van deze bijlage.

**12.** Aan de regelen betreffende de uitvoering en de eigenschappen van de gemeenschappelijke reddingmiddelen en noodontschepingsmiddelen als bedoeld in het achtste tot en met het elfde lid, behoeft alleen te worden voldaan bij aanvulling of vernieuwing van de oorspronkelijk aan boord zijnde genoemde middelen.

**13.** Het niet toepassen van de Binnenschepenbesluit en [artikel 2.01](#), eerste en vierde lid van deze bijlage wordt alleen toegestaan voor bestaande verboden met een ten hoogste toegestaan aantal passagiers van minder dan  $175 + (L_{wl} - 25) \times 3$ .

Behoord bij koninklijk besluit van 16 juli 1987, Stb. 466

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,  
R.W. de Korte

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,  
J. de Koning

---