

Vragen over de binnenvaartregeling, artikel 3.4, lid 1 en 2

Artikel 3.4 – laatste versie (Staatscourant 2011, 17433 - 30 september 2011)

1. In afwijking van artikel 3.2, eerste lid, bedraagt voor duwstellen met een lengte van ten hoogste 86 meter de minimaal te behalen snelheid ten opzichte van het water ten minste:

- a. 11 km/h op zone 3-wateren;
- b. 10 km/h op zone 4-wateren, tenzij daar een maximumsnelheid van minder dan 10 km/h geldt. In dat geval stelt de minister voor het betreffende duwstel een andere minimaal te behalen snelheid vast.

2. In afwijking van artikel 3.2, eerste lid, is het toegestaan om een duwstel, met een lengte van ten hoogste 86 meter en van een duwstevan voorzien, op de zones drie en vier zonder hekankers te gebruiken en te volstaan met de in artikel 10.01, eerste lid, van richtlijn 2006/87/EG bedoelde boegankers.

De vragen

1. Waarom geldt artikel 1 alleen voor duwstellen? Bij de inspecties van rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en open rondvaartboten constateren we al jaren dat de snelheid van 13 km/uur niet haalbaar is. Als we in lid 1 van “duwstellen” “schepen” maken is dit probleem opgelost.
2. Formeel valt de Rijn ook in zone 3, is deze regeling ook van toepassing op de Rijn binnen Nederland?
3. Klopt het dat alle afwijkingen voor duwstellen langer dan 86 meter en op zone 2 hiermee van de baan zijn?
4. Klopt het dat lid 2 alleen geldt voor (sleep)duwboten die van een duwstevan voorzien zijn, en dus niet voor duwboten die met een duwplatform zijn uitgerust?
5. Moeten de boegankers tijdens het duwen gepresenteerd kunnen worden?
6. Wordt bij het bepalen van de doorsnede ($B \times T$) in afvaart (voorstroom) rekening gehouden met de gewichten van deze boegankers?
7. Mogen sleep-duwboten zonder hekankers, waarbij de boegankers tijdens het duwen gepresenteerd kunnen worden, ook formaties langer dan 86 meter duwen? Hierbij kan natuurlijk niet gebruik gemaakt worden van artikel 3.4, lid 1 zodat de voorgeschreven snelheid gewoon 13 km/uur moet zijn. Mag dit ook voor schepen op de zone 2 en R toegepast worden?
8. Kan het duwoppervlak vanuit het gewicht van deze ankers in dit geval, conform de oude afspraken, eenvoudig vastgesteld worden? Ik denk aan $\text{ankergewicht} = 29 * B * T$. Hiermee wordt de in de praktijk onbruikbare correctie vanuit de verhouding tussen lengte en breedte, die iedere keer weer anders zijn, ontweken.
9. Zijn er (onder nader vast te stellen voorwaarden) nog extra reducties op het ankergewicht mogelijk? Bijvoorbeeld $20 * B * T$. zie het oude beslisschema.
10. Kunnen bovenstaande formules eventueel ook bij schepen die wel van hekankers zijn voorzien gebruikt worden?
11. Kan er eventueel voor zone 3 en 4 een bepaalde formatie toegekend worden en bovendien ook nog voor zone 4 een grotere formatie?
12. Blijven bestaande rechten van kracht?

Invullen certificaat

Mogelijkheden:

1. Vaargebied op het certificaat beperken tot de zones in Nederland waarop geduwd mag worden.
De formaties op punt 15 van het certificaat vermelden.
2. Vaargebied niet beperken tot zone 3 en/of 4 Nederland
De formaties op punt 15 vermelden, hierbij naar punt 52 verwijzen en hier aangeven dat punt 15 alleen op bepaalde zones binnen Nederland geldt.
3. Vaargebied niet beperken,
Bij punt 14 verwijzen naar een duwbijlage of naar punt 52. Geen formaties bij punt 15.
Een duwbijlage Nederland bij het certificaat voegen of een overeenkomstige aantekening op punt 52 van het certificaat zetten.

Voor en nadelen

Optie 1 is niet bruikbaar als het schip voorzien is van een CvO Rijn of ook op zone 2 mag varen en eventueel slepen. Bovendien kan het schip dan niet meer buiten Nederland varen.

Optie 2 is niet bruikbaar als het schip op de Rijn en/of zone 2 ook mag duwen.

In dit geval staan immers de formaties op zone 2 en Rijn al bij punt 15.

Optie 3 is in alle gevallen bruikbaar.

Nog een opmerking:

In de bijlagen 3.2 tot en met 3.9 wordt verwezen naar de binnenvaartregeling, artikel 3.4. Dit moet nu artikel 3.4, lid 3 zijn. Deze verwijzing is eigenlijk ook niet goed: de definitie van deze bijzondere scheepstypen staat niet in artikel 3.4, lid 3 van de binnenvaartregeling maar verspreid in de begripsbepalingen van de binnenvaartwet, het binnenschepenbesluit en de binnenvaartregeling. Er is nu sprake van een verwijzing in de vorm van een cirkel.

Hierbij het 1^e antwoord ILT aan het NBKB (**in rood**) en mijn reactie hierop (*vet cursief*):
Daarna is dit nooit meer behandeld.

Artikel 3.4 van de binnenvaartregeling

Het NBKB heeft hierover diverse vragen, waaronder o.a.:

Kan de verminderde snelheid op zone 3 en 4 ook toegepast worden op andere scheepstypen die uitsluitend binnen Nederland varen? Zo nee, waarom dan niet? Dit zou namelijk de problemen met Amsterdamse en open rondvaartboten oplossen.

Nee. Is niet opgenomen in de regeling.

Hoe is het vol te houden dat voor een duwformatie andere eisen voor de manoeuvreer eigenschappen gelden als voor ander scheepstypen. Kennelijk geeft men er de voorkeur aan dat we doorgaan met de huidige werkwijze waarbij snelheden vanaf 10 km/uur voor open rondvaartboten e.d. geruisloos geaccepteerd worden, net zoals ILT dit in het verleden gedaan heeft.

Geldt dit artikel ook bij een duwboot met een breed duwplatform?

Regeling spreekt over duwstellen. Lid 2 is lastig toe te passen voor een breed duwplatform

Ik zie niet in hoe lid 2 lastig toe te passen is, er staat immers niet dat er te allen tijde boegankers aanwezig moeten zijn. Er wordt uitsluitend verwezen naar hoofdstuk 10 van bijlage II, hierin worden duwboten vrijgesteld van boegankers. Een duwboot hoeft geen duwplatform meer te hebben. Een duwboot die niet sleept heeft dus, ook zonder platform, geen boegankers nodig. Zo is het binnen het wettelijk kader mogelijk dat een duwend schip, ook met en scherpe steven, helemaal zonder ankers kan varen. Lijkt mij ongewenst.

Zijn boegankers hierbij verplicht?

Ankergeroi dient volgens wetgeving aanwezig te zijn.

Zie bovenstaande reactie. Een duwboot die niet sleept kan dus volgens het wettelijk kader op grond van artikel 3.4 lid 2 zonder ankers varen.

Moeten deze boegankers duwend gerepresenteerd kunnen worden?

Ankergeroi is geen versiering, maar dient in geval van nood altijd gepresenteerd te kunnen worden.

In het verleden was de mogelijkheid om de boegankers als hekankers voor de duwformatie te kunnen gebruiken een voorwaarde bij de vrijstelling voor de hekankers.

Zijn er nog afwijkingen voor formaties langer dan 86 meter mogelijk?

Nee

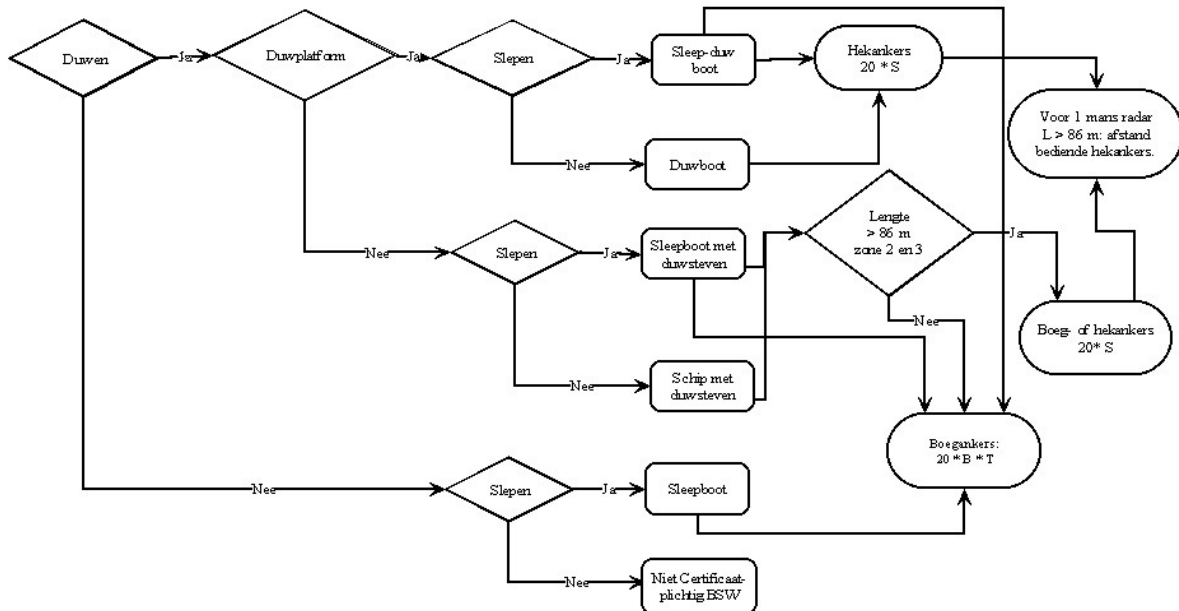
Overgangsbepalingen bestaande gevallen en bij hermotorisering?

Afloopdatum overgangsbepalingen zijn leidend. Bij hermotorisering dient meestal te worden proefgevaren met als gevolg een verminderde duwaantekening.

Er zijn geen overgangsbepalingen voor de oude Groenewold regeling. Ik ga er dus vanuit dat bestaande rechten behouden blijven. Bij hermotorisering (meer vermogen) kan men dan kiezen voor het behoud van de oude duwrechten of proefvaren waarbij gebruik gemaakt kan worden van artikel 34.

Bijlage oud beslisschema ankers

Sleep- en duwboten BSB - bestaande schepen (aangepast november 1999).



Sleep- en duwboten BSB - nieuwe schepen.

