



## Beleidsregel Binnenvaart

13 september 2011

Nr. IENM/IVW-2011/10719

De Minister van Infrastructuur en Milieu, en

de Voorzitter van de Commissie van Deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling;

Gelet op artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluiten:

### *§ 1. Terugstellen motorvermogen*

#### **Artikel 1.1**

Een aanvraag om het vermogen van de voortstuwingsinstallatie van een binnenvaartschip tot een lagere waarde dan het nominale vermogen terug te stellen, wordt ingewilligd onder de volgende voorwaarden:

- a. de afstelling van het vermogen geschiedt uitsluitend door de fabrikant of diens officiële vertegenwoordiger in Nederland;
- b. de reductie van het vermogen bedraagt niet meer dan 25% van het nominale vermogen;
- c. de afstelling is verzegeld door degene die de motor of motoren heeft afgesteld;
- d. op elke motor wordt duurzaam door middel van het motorplaatje aangegeven op welk vermogen en toerental de motor is afgesteld;
- e. de afstelling wordt vermeld in het proces-verbaal van de motorkenmerken (de inbouwverklaring) als bedoeld in ROSR 1995 Bijlage J, Deel VIII en in aanhangsel V van bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG;
- f. degene die de motor of motoren heeft afgesteld maakt een verklaring op waaruit blijkt dat op het betreffende, met name te noemen schip, de motorinstallatie is afgesteld, met vermelding van het afgestelde vermogen en toerental en tevens de vermelding dat de afstelling in de inbouwverklaring is opgenomen. Deze verklaring wordt overgelegd aan de instantie die ingevolge artikel 14 van de Binnenvaartwet is belast met het onderzoek en aan de IVW/Scheepvaart; en
- g. de afstelling wordt aangetekend in het certificaat van onderzoek en in de meetbrief.

### *§ 2. Kunststof sanitairleidingen en sanitairdoorvoeringen*

#### **Artikel 2.1**

Kunststof afvoerleidingen van sanitaire systemen die door wanden en dekken van machinekamers voeren, worden beschouwd te zijn vervaardigd van onbrandbaar materiaal onder de volgende voorwaarden:

- a. indien de machinekamer niet is voorzien van een vaste brandblusinstallatie met blusgas:
  - 1° de doorvoering door het dek bestaat uit een stalen sok; en
  - 2° het waterslot, als zich dat onder het dek bevindt, aansluitend aan de stalen doorvoering eveneens van staal is. Aan de aansluitende leidingen, zowel boven als onder het dek, worden geen materiaaleisen gesteld. Deze mogen van kunststof vervaardigd zijn. Indien het waterslot zich boven het dek bevindt, worden er aan de aansluitende leidingen boven het dek, geen materiaaleisen gesteld en mogen deze van kunststof zijn vervaardigd;
- b. indiende machinekamer voorzien is van een vaste brandblusinstallatie met blusgas:
  - 1° de doorvoering door het dek bestaat uit een stalen sok;
  - 2° het waterslot, als zich dat onder het dek bevindt, aansluitend aan de stalen doorvoering eveneens van staal is. Aan de aansluitende leidingen, boven het dek worden geen materiaaleisen gesteld. Deze mogen van kunststof vervaardigd zijn. Indien het waterslot zich boven het dek bevindt, worden er aan de aansluitende leidingen boven het dek, geen materiaaleisen gesteld en mogen deze van kunststof zijn vervaardigd; en
  - 3° de aansluitende leidingen in de machinekamer van staal of een ander met betrekking tot onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal vervaardigd zijn. Indien de aansluitende leidingen in de machinekamer van een ander materiaal zijn, zoals kunststof, is de machinekamer voorzien van een doelmatige automatisch werkende brandmeldinstallatie.



## Artikel 2.2

Artikel 2.1 is van overeenkomstige toepassing indien een doorvoering door een wand gaat.

## Artikel 2.3

Indien bestaande situaties, die reeds vóór 1 januari 2001 door de Scheepvaartinspectie, dan wel door de commissie van deskundigen zijn aanvaard, niet voldoen aan de artikelen 2.1 en 2.2, kan worden aanvaard dat de betreffende leidingen worden geïsoleerd met brandisolatie van voldoende dikte, bijvoorbeeld steenwol met een dikte van ten minste 10 cm.

### § 3 Constructie en materiaal van scheepsramen

## Artikel 3.1

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

*frame*: de omlijsting van een venster;

*geladen lastlijn*: de diepgangslijn overeenkomend met het vlak van de grootste inzinking, zoals gedefinieerd in artikel 1.1 van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG, dan wel artikel 1.1 van het RoSR 1995;

*lichtranden*: met glas afgesloten openingen in de scheepshuid die niet geopend kunnen worden en die voldoen aan de norm NEN-ISO 1751;

*patrijspoorten*: met glas afgesloten openingen in de scheepshuid die geopend kunnen worden en die voldoen aan de norm NEN-ISO 1751;

*ramen*: met glas afgesloten rechthoekige openingen in de scheepshuid;

*vensters*: ramen, lichtranden en patrijspoorten.

## Artikel 3.2

Deze paragraaf is van toepassing op vensters in de scheepshuid en in de buitenwanden van binnenvaartschepen.

## Artikel 3.3

1. De positie van vensters wordt bepaald naar de plaats in hoogte in de scheepshuid dan wel in de buitenwand. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

Positie 1:

Voor zone 2: vensters waarvan de onderkant van het glas binnen 0,60 m van de geladen lastlijn ligt;

Voor zone 3 en 4: vensters waarvan de onderkant van het glas binnen 0,30 m van de geladen lastlijn ligt;

Positie 2:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 1, doch niet meer dan 0,60 m daarboven ligt;

Positie 3:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 2, doch niet meer dan 1,30 m daarboven ligt;

Positie 4:

Vensters waarvan de onderkant van het glas boven positie 3 ligt.

2. Voor vensters van open rondvaartboten en van rondvaartboten van het Amsterdamse grachten-type, bestemd voor de vaart op zone 4, is geen indeling naar positie bepaald. Ook worden voor deze schepen geen eisen gesteld aan de constructie van de frames.

## Artikel 3.4

1. Voor de constructie van vensters gelden de volgende eisen:

a. in positie 1:

1°. de vensters kunnen niet geopend worden;

2°. de constructie van de frames van ramen voldoet aan de norm NEN-ISO 3903 Type E zware uitvoering. De nominale grootte bedraagt niet meer dan 1100x800 mm dan wel 800x1100 mm; en

3°. de constructie van de frames van lichtranden voldoet aan de norm NEN-ISO 1751 Type B halfzware uitvoering.

b. in positie 2:

1°. de vensters kunnen geopend worden maar zijn volledig waterdicht afsluitbaar;



- 2°. de constructie van de frames van ramen voldoet aan de norm NEN-ISO 3903 Type F lichte uitvoering. De nominale grootte bedraagt niet meer dan 1100x800 mm dan wel 800x1100 mm; en
  - 3°. de constructie van de frames van lichtranden en patrijspoorten voldoet aan de norm NEN-ISO 1751 Type C lichte uitvoering;
  - c. in positie 3:
    - 1° de vensters kunnen geopend worden; en
    - 2° de constructie van de frames is voldoende sterk. Ten genoegen van de minister wordt dat aangetoond;
  - d. in positie 4:
    - 1° de vensters kunnen geopend worden; en
    - 2° er zijn geen eisen van kracht met betrekking tot de constructie van de frames. Indien op een hoogte van 1 m boven het dek een valbescherming aanwezig is en tevens de oppervlakte van het venster niet meer dan 1 m<sup>2</sup> bedraagt, is toegestaan dat vensters in een rubberprofiel gevat zijn.
2. In afwijking van het eerste lid, onder a, 2° en 3° en het eerste lid onder b, 2° en 3° kunnen afwijkende frameconstructies worden aanvaard indien ten genoegen van de minister wordt aangetoond dat deze van voldoende sterkte zijn.

### Artikel 3.5

In alle gevallen wordt voorgespannen glas gebruikt dat voldoet aan de specificaties in de norm NEN-ISO 21005:2004.

Andere materialen zijn eveneens toegestaan mits een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt aangetoond.

### Artikel 3.6

1. De minimum glasdikte wordt bepaald volgens de formule uit de NEN-ISO norm 3903 Annex B:

$$t = 0,005 * a * \sqrt{\beta * P}$$

Hierin geldt:

t: de glasdikte in millimeters

a: de kleinste maat van het venster in mm

$\beta$ : de factor als gevolg van de verhouding tussen de grootste en de kleinste maat van het venster

P: de druk op het venster in kPa

De waarde van  $\beta$  wordt bepaald uit de grafiek in de NEN-ISO norm 3903 Annex B.

Deze waarde kan ook berekend worden met de volgende formule:

$\beta = 0.0179 * x^3 - 0.2091 * x^2 + 0.817 * x - 0.3378$ , met als maximum 0,75

Hierin is x de grootste glasmaat b gedeeld door de kleinste glasmaat a.

2. P wordt als volgt bepaald:

$$P = P_1 \times f_1$$

Voor vensters in positie 1 geldt:  $P_1 = 60 - (10 * h/V)$

Voor vensters in positie 2, 3 en 4 geldt:  $P_1 = (50 - 42 * (h - V))$  met een minimum van 1 kPa.

In deze formules is:

V: 0,60 m voor zone 2 en 0,30 m voor zone 3 en 4

h: de hoogte van de onderkant van het venster boven de geladen lastlijn in meters

$f_1$ : correctiefactor voor de zone

De correctiefactor  $f_1$  voor de zone bedraagt:

Voor zone 2:  $f_1 = 1$

Voor zone 3:  $f_1 = 0,64$

Voor zone 4:  $f_1 = 0,25$

3. Voor lichtranden en patrijspoorten wordt de glasdikte bepaald volgens de formule

$$t = 0,87 \times t_1 \text{ (mm).}$$

Hierin is:

$t_1$ : basisdikte in mm. Deze wordt overeenkomstig het eerste lid bepaald.

4. De berekende minimum glasdikte mag in alle gevallen met ten hoogste 0,5 mm naar beneden worden afgerond in verband met genormaliseerde standaard glasdikten.



- De glasdikten van ramen bedraagt in alle gevallen ten minste 8 mm voor ramen in de positie 1 en ten minste 5 mm voor ramen in de positie 2, 3 en 4.
- Gelamineerd voorgespannen glas mag in alle gevallen worden toegepast, waarbij de equivalente dikte wordt bepaald volgens de formule:

$$t = \sqrt{t_1^2 + t_2^2 + \dots} \quad (\text{mm})$$

Hierin betekent:

$t_i$ : de dikte van elke afzonderlijke glaslaag (mm),

$t$ : de equivalente glasdikte volgens dit artikel.

- Voor binnenvaartschepen, waarbij de vensters in de opbouw geplaatst zijn en het gangboord is uitgevoerd met een dichte verschansing aan de buitenzijde, wordt voor deze vensters de maat  $h$  vervangen door de maat  $h_1 = h + 0,2 b + 0,2 q$ .  
Hierin is:  
 $b$ : de hoogte van de dichte verschansing in m  
 $q$ : de breedte van het gangboord in m, horizontaal gemeten vanaf de buitenkant van het schip tot aan de opbouw.  
Indien de maat  $b$  minder bedraagt dan 0,15 m en de maat  $q$  minder bedraagt dan 0,40 m, wordt de maat  $h$  niet vervangen door de maat  $h_1$ .
- Voor binnenvaartschepen waarbij vensters in een (schuif-)pui in de achterwand van de opbouw geplaatst zijn, wordt voor deze vensters de maat  $h$  vervangen door de maat  $h_2 = h + 0,5c$ .  
Hierin is:  
 $c$ : de kortste afstand van de zijkant van het venster tot aan de buitenhuid, horizontaal dwars-scheeps gemeten in m. Indien de maat  $c$  minder bedraagt dan 0,40 m wordt de maat  $h$  niet vervangen door de maat  $h_2$ .
- Wanneer een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is voorzien van een berghout en een overstekend gangboord wordt de factor  $h$ , als bedoeld in het derde lid, vervangen door de factor  $h_3 = h + 0,2 p + 0,2 q$ .  
Hierin is:  
 $p$ : de horizontale oversteek van het berghout in m, aan de onderzijde gemeten;  
 $q$ : de breedte van het gangboord in m, horizontaal gemeten vanaf de buitenkant van het berghout tot de onderkant van de opbouw.  
Indien de maat  $p$  minder bedraagt dan 0,10 m of de maat  $q$  minder bedraagt dan 0,30 m, wordt de maat  $h$  niet vervangen door de maat  $h_3$ .
- De glasdikten van ramen in open rondvaartboten en in rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, bestemd voor de vaart op zone 4, bedraagt ten minste 5 mm.

### Artikel 3.7

- Indien een raam in de positie 3 en 4 door middel van stijlen in afzonderlijke delen is verdeeld, bijvoorbeeld bij toepassing van schuif- of klaramen, wordt bij de bepaling van de glasdikte rekening gehouden met de afmetingen van de afzonderlijke delen indien de frames zo sterk zijn dat de afzonderlijke delen als afzonderlijk raam kunnen worden beschouwd.
- Bij toepassing van vensters met dubbel glas, waarbij de glasschijven worden gescheiden door een spouw, wordt de glasdikte van de buitenste glasschijf bepaald volgens artikel 3.6. De dikte van de binnenste glasschijf bedraagt ten minste 4 mm.

### Artikel 3.8

- De artikelen 3.1 tot en met 3.7 zijn niet van toepassing op schepen die op de datum van inwerking-treding van deze beleidsregel in het bezit zijn van een geldig certificaat van onderzoek.
- Bij verbouwing van een in het eerste lid bedoeld schip, zijn de artikelen 3.1 tot en met 3.7 van toepassing op de te verbouwen gedeelten.



- 
3. Indien voor een dergelijk schip uitbreiding van het toegestane vaargebied wordt aangevraagd, zijn de artikelen 3.1 tot en met 3.7 van toepassing.

#### *§ 4 Voldoende uitzicht stuurhut*

##### **Artikel 4.1**

1. Indien vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt, over een boog van 40 graden van recht achteruit naar stuurboord en over een boog van 40 graden van recht achteruit naar bakboord geen direct vrij gezichtsveld van ten minste 25 graden aan elke zijde aanwezig is, zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van optische of elektronische hulpmiddelen.
2. Door toepassing van deze hulpmiddelen wordt bereikt dat er vanaf de plaats waar de roerganger zich gewoonlijk bevindt zicht is over een boog van ten minste 25 graden van recht achteruit naar bakboord en over een boog van ten minste 25 graden van recht achteruit naar stuurboord.
3. Optische of elektronische hulpmiddelen:
  - a. geven een beeld van voldoende grootte en kwaliteit, vrij van vervorming;
  - b. zijn trillingsvrij opgesteld; en
  - c. functioneren onder alle weersomstandigheden.

#### *§ 5 Slotbepalingen*

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel binnenvaart.

Deze beleidsregel zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst en treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
namens deze:  
De Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat,  
J. Thunnissen.*

*De Voorzitter van de Commissie van Deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling,  
J. Thunnissen.*



## TOELICHTING

### Algemeen

Met deze beleidsregel wordt een nadere invulling gegeven aan de technische eisen die gelden in het kader van de afgifte van certificaten van onderzoek voor binnenvaartschepen op grond van de Binnenvaartwet. Op basis van het Binnenschepenbesluit en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is destijds een groot aantal beleidsregels vastgesteld.

Door de implementatie in de Binnenvaartregeling van richtlijn nr. 2006/87/EG, van 30 december 2006 is een deel van de beleidsregels ter uitvoering van het Binnenschepenbesluit en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart overbodig geworden. Aangezien genoemde richtlijn vrijwel gelijklopend is aan het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (RosR 1995), is er geen reden meer om met beleidsregels de vroegere verschillen tussen de keuringsregimes van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) in het RosR 1995 en die van de Europese Unie in het Binnenschepenbesluit te overbruggen. Bijlage II van deze richtlijn bevat namelijk in aanhangsel II een aantal toepassingsvoorschriften voor deze richtlijn, de zogeheten administratieaanwijzingen, die nauw overeenkomen met de dienstinstructies van de CCR op basis van art. 1.07 van het RosR 1995.

Daarnaast bevat de regelgeving op grond van de Binnenvaartwet op een beperkt aantal punten een aanscherping van de eisen aan schepen, waarbij ook de beleidsvrijheid voor de bevoegde autoriteiten om voor specifieke situaties specifieke, soms lichtere, eisen te stellen is verminderd of vervallen. Voor een deel van de voorheen in een beleidsregel opgenomen onderwerpen bestaat daardoor geen rechtsgrondslag voor een beleidsregel meer.

Uit een oogpunt van deregulering en ter bevordering van de overzichtelijkheid is er voor gekozen de resterende onderwerpen, met betrekking tot de technische eisen in het kader van de afgifte van het certificaat van onderzoek, waarvoor nog wel beleidsregels kunnen en moeten worden vastgesteld, zoveel mogelijk op te nemen in de onderhavige Beleidsregel binnenvaart.

In de linkerkolom van onderstaande tabel is een overzicht van de vervallen beleidsregels opgenomen. In de rechterkolom is opgenomen of en, zo ja waar het betreffende onderwerp nu is geregeld.

Vervallen beleidsregel	Toelichting
2001/01 Beleidsregel sprinklerinstallaties aan boord van passagiersschepen, veerbotsen en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart.	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 9 bij 2006/87/EG.
2001/03 Beleidsregel brandmeldinstallatie, machinekamer geen passagiersschip.	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 17 bij 2006/87/EG.
2001/04 Beleidsregel brandmeldinstallaties aan boord van passagiersschepen en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart, geen hotelschepen zijnde	Materie is thans geregeld in art. 15.11 (17) van 2006/87/EG
2001/05 Beleidsregel brandpluspompen aan boord van kleine passagiersschepen voor de binnenvaart	De grondslag (art.9.09 lid 6, tweede zin van Bijlage III bij het Binnenschepen-besluit) bestaat niet meer.
2001/06 Beleidsregel terugstellen motorvermogen van schepen voor de Rijn- en binnenvaart	<b>§1, artikel 1.2 Beleidsregel binnenvaart</b>
2001/07 Beleidsregel bijzondere ankertypen met verhoogde houdkracht aan boord van schepen voor de binnenvaart	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 7 bij 2006/87/EG.
2001/08 Beleidsregel opblaasbare hulpverleningsboten aan boord van schepen voor de binnenvaart	De grondslag om veiligheidsvoorschriften voor bijboten te geven is vervallen. Materie is geregeld in art 10.04 van Bijlage II bij 2006/87/EG.
2001/09 Beleidsregel doorvoeringen van kunststof vervaardigde sanitaire afvoerleidingen door dekken en wanden van machinekamers van schepen voor de Rijn- en binnenvaart	<b>§2, artikel 2.1 tot en met 2.3 Beleidsregel binnenvaart</b>
2001/10 Beleidsregel minimale dikte van de bodem-, kim- en zijbeplating van de scheepshuid van schepen voor de binnenvaart	Materie is thans geregeld in bijlage 3.1 (art. 6) van de Binnenvaartregeling.
2001/12 Beleidsregel ontheffing tweede uitgang uit machinekamers en ketelruimen van schepen voor de binnenvaart, geen rijksvaartuigen, zeilende passagiersschepen, rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en veerponten zijnde	Materie is thans geregeld in art. 3.04 lid 6 van het RosR 1995 en van bijlage II van 2006/87/EG.
2001/14 Beleidsregel afmetingen van duwstellen voor de vaart op de binnenwateren van Nederland	De grondslag om de minimaal te behalen snelheid door duwstellen vast te stellen is vervallen. Onderhavige materie zal geregeld worden in een nieuwe ministeriële regeling die naar verwachting eind 2011 van kracht wordt.
2001/15 Beleidsregel eisen aan isolatiematerialen aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart.	Materie is thans geregeld in art 3.04 lid 3 van het RosR 1995 en Bijlage II van 2006/87/EG.
2001/16 Beleidsregel vensters in de scheepshuid en in buitenwanden van passagiersschepen voor de Rijn- en binnenvaart en van veerbotsen en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart	<b>§3, artikel 3.1 tot en met 3.8 Beleidsregel binnenvaart</b>





Vervallen beleidsregel	Toelichting
2001/17 Beleidsregel eisen aan materiaal van vensters aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart, geen passagiersschepen, veerboten of zeilende passagiersschepen zijnde	<b>53, artikel 3.1 tot en met 3.8 Beleidsregel binnenvaart</b>
2001/18 Beleidsregel schepen die op grond van de Binnenschepenwet niet behoeven te zijn voorzien van een certificaat van onderzoek, waarvoor een Certificaat van Goedkeuring wordt gevraagd	Situatie komt op grond van art. 6, lid h en i van het Binnenvaartbesluit niet meer voor.
2001/19 Beleidsregel FM200 als blusmiddel in vast ingebouwde brandblusinstallaties aan boord van schepen voor de binnenvaart	De grondslag (art 7.03, zesde lid, van bijlage II, bij het Binnenschepenbesluit) bestaat niet meer. Materie is geregeld in art 10.03b van RosR 1995 en bijlage II van 2006/87/EG.
2001/20 Beleidsregel eisen aan de boegankerinrichting aan boord van bestaande zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart.	De grondslag (art 42, eerste lid, 10.10, eerste en tweede lid, van bijlage III, 11.02, kolom 2 van bijlage III, 1.02, tweede lid, van bijlage VII van het Binnenschepenbesluit) is vervallen. Materie is geregeld in art 10.01 van RosR 1995 en Bijlage II van 2006/87/EG en Hoofdstuk 15a van Bijlage II van 2006/87/EG.
2002/01 Beleidsregel vervangingsmotor aan boord van schepen voor de Rijnvaart	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 19 bij 2006/87/EG.
2002/02 Beleidsregel andere maatregelen teneinde voldoende vrij uitzicht vanaf de stuurstelling aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart te verzekeren	<b>54, artikel 4.1 Beleidsregel binnenvaart</b>
2002/03 Beleidsregel nadere uitleg van de aanvullende voorschriften in verband met de minimum bemanning van schepen voor de binnenvaart	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 20 bij 2006/87/EG
2003/01 Wijziging beleidsregel nadere uitleg voorschriften i.v.m. minimum bemanning van schepen voor de binnenvaart.	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 20 bij 2006/87/EG.
2003/02 Beleidsregel eisen aan brandmeldingsinstallaties aan boord van passagiersschepen, veerboten en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart	Materie is thans geregeld in administratieaanwijzing 17 bij 2006/87/EG.

In het algemeen kunnen bestaande schepen die eerder gecertificeerd waren conform een nu vervallen beleidsregel aanspraak maken op het overgangsregime dat 2006/87/EG kent. Afhankelijk van het type schip, het gebruik van het schip en de overige omstandigheden is dit het overgangsregime van artikel 8 van de Richtlijn 2006/87/EG dan wel hoofdstuk 24 of 24a van de bijlage II bij die Richtlijn, die zijn geïmplementeerd in de Binnenvaartregeling.

## Artikelsgewijs

### Artikel 1

De inhoud van dit artikel is gelijk aan de vervallen Beleidsregel terugstellen motorvermogen van schepen voor de Rijn- en binnenvaart (2001/06).

Een eigenaar van een Rijn- of binnenvaartschip kan er belang bij hebben dat het vermogen van de voortstuwingsinstallatie lager wordt afgesteld dan het nominale vermogen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer het toelaatbare geluidsniveau wordt overschreden. In nationale noch internationale regelgeving is geregeld hoe het vermogen wordt vastgesteld. In het algemeen wordt uitgegaan van de opgave van de fabrikant. Dit artikel omkleedt het terugstellen tot een lager vermogen dan het nominale vermogen zoals opgegeven door de fabrikant met de nodige waarborgen en regelt de opname van het juiste vermogen in het certificaat van onderzoek, de inbouwverklaring en de meetbrief.

Afstelling van het vermogen en toerental heeft geen nadelige invloed op de veiligheid van het schip en de opvarenden.

Bij de afstelling van het motorvermogen van een schip dat geschikt is om te duwen, wordt bij de vermelding van die geschiktheid in het certificaat van onderzoek rekening gehouden met het afgestelde motorvermogen.

### Artikel 2

Dit artikel is inhoudelijk gelijk aan de vervallen Beleidsregel doorvoeringen van kunststof vervaardigde sanitaire afvoerleidingen door dekken en wanden van machinekamers van schepen voor de Rijn- en binnenvaart (2001/09).

Op grond van artikel 3.04, derde lid, van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG, en van artikel 3.04, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 moeten dekken en wanden van machinekamers van staal of van een ander, met betrekking tot onbrandbaarheid gelijkwaardig materiaal zijn gemaakt. Aan de afsluitinrichtingen van openingen in de dekken en wanden worden dezelfde eisen gesteld. In voorkomende gevallen zijn afvoerleidingen van sanitaire systemen die door



machinekamers voeren, van kunststof gemaakt, waardoor de onbrandbaarheid zonder aanvullende maatregelen niet gewaarborgd is. Dit artikel geeft nadere uitleg aan de voorschriften betreffende onbrandbaarheid van zulke openingen in stalen dekken en wanden.

### Artikel 3

Dit artikel bevat in gewijzigde vorm de materie die geregeld was in de vervallen Beleidsregel vensters in de scheepshuid en in buitenwanden van passagiersschepen voor de Rijn- en binnenvaart en van veerboten en zeilende passagiersschepen voor de binnenvaart (2001/16) en de Beleidsregel eisen aan materiaal van vensters aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart, geen passagiersschepen, veerboten of zeilende passagiersschepen zijnde (2001/17).

In artikel 3.02 van bijlage II van de EU-richtlijn 2006/87/EG en van het RosR 1995, wordt bepaald dat de scheepsromp voldoende sterk moet zijn voor de belastingen die tijdens normale omstandigheden op kunnen treden. Vensters in de scheepshuid en in de buitenwanden vormen een onderdeel van de scheepsromp.

Richtlijn nr. 8 aan de commissies van deskundigen ingevolge artikel 1.07 van het RosR 1995 en dienstaanwijzing nr. 8 bij de bijlage II van richtlijn 2007/87/EU geven bindende voorschriften voor waterdichte vensters van passagiersschepen die onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen. Voor de overige plaatsen op deze schepen en voor vensters in andere dan passagiersschepen worden in dat reglement geen eisen aan vensters gesteld.

Het wordt in verband met de veiligheid van het schip en de opvarenden noodzakelijk geacht om voor vensters in de huid en in de buitenwanden nadere uitleg aan het wettelijk voorschrift over de strekte van de scheepsromp te geven.

De inhoud van de bovengenoemde vervallen beleidsregels is gecombineerd tot één artikel en is aangepast omdat:

- die beleidsregels onvoldoende aansloten bij de moderne NEN-ISO-normen;
- gebleken is dat de druk waartegen een raam theoretisch bestand is sterk afneemt naarmate de afmetingen van een raam toenemen. Dit maakt vervanging van die regel vanuit het oogpunt van de veiligheid noodzakelijk, en
- bij toepassing van de oude beleidsregel een kleine diepgangsvermeerdering tot een aanzienlijke toename van de benodigde glasdikte kan leiden. In de nieuwe beleidsregel neemt de glasdikte als functie van de afstand tot de waterlijn geleidelijk toe.

In artikel 3 wordt nu meer gebruik gemaakt van NEN-ISO-normen. Het grote aantal varianten van in de praktijk voorkomende afmetingen van scheepsvensters en de plaats daarvan, rechtvaardigt een meer specifieke uitwerking van deze normen.

De constructie van de vensters is afhankelijk van het scheepstype, de zone waarvoor het schip is goedgekeurd, de plaats in hoogte boven water van de vensters in de huid of buitenwand en de vorm en de afmetingen van de vensters.

### Artikel 4

Dit artikel is inhoudelijk gelijk aan de vervallen Beleidsregel andere maatregelen teneinde voldoende vrij uitzicht vanaf de stuurstelling aan boord van schepen voor de Rijn- en binnenvaart te verzekeren (2002/02).

Artikel 7.02, derde lid, van het RosR 1995, en artikel 7.02, derde lid, van bijlage II van de richtlijn 2006/87/EG bepalen dat, indien naar het oordeel van de commissie van deskundigen het uitzicht naar achteren niet voldoende gewaarborgd is, andere maatregelen kunnen worden geëist, zoals het aanbrengen van optische of elektronische hulpmiddelen. Dit artikel geeft aan welke criteria worden gebruikt om vast te stellen of het uitzicht naar achteren voldoende gewaarborgd is en welke maatregelen genomen kunnen worden.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
namens deze:  
De Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat,  
J. Thunnissen.*

*De Voorzitter van de Commissie van Deskundigen, bedoeld in artikel 1.19 van de Binnenvaartregeling,  
J. Thunnissen.*