

# M3

## 20

*3 maandelijks periodiek  
voor geregistreeerde  
wachtschepen*

**Landelijk Nautisch-Technische Commissie  
SCOUTING NEDERLAND**

Het blad M3 is een uitgave van de vereniging Scouting Nederland en verschijnt in theorie 4 keer per jaar.

Het blad is een persoonlijk initiatief van Henk Bos. De inhoud wordt verzorgd door de redactie bestaande uit:

Henk Bos                      Hasebroekstraat 7    1962 SV Heemskerk 02510-30050  
Janneke Bos                  idem

Het Adressen- en het Schepen- bestand staat op de computers van Henk Bos.

Het typewerk komt uit handen van: Ge en Janneke Bos

Het drukken en verzenden wordt verzorgd door:

Landelijk Bureau Scouting Nederland      Postbus 210    3830 AE Leusden

Adressen:

Landelijk waterconsul en secretaris landelijke admiraliteit

Maarten C. Veldhoen      Rijnlaan 33                      4615 CA Bergen op Zoom 01640-55328

Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend bedrijfsvaartuig

Postbus 2004                      1000 CA Amsterdam

De vereniging stelt zich ten doel het behoud van voormalige bedrijfsvaartuigen, waarmee oorspronkelijk op de Nederlandse wateren enig bedrijf is uitgeoefend en waarvan het karakter overwegend bewaard is gebleven.

Deze vereniging heeft twee interessante werkgroepen:

Werkgroep Tuigerij & Documentatie

Boudewijn de Haas    Oosterstraat 7-9      2611 BT Delft

Deze werkgroep houdt zich voornamelijk bezig met het verzamelen, in de vorm van o.a. literatuuronderzoek - veldonderzoek - en gesprekken, van oude gegevens ten aanzien van bouw en toerusting van de voormalige zeilende bedrijfsvaartuigen van de binnenvaart. Zij tracht deze verzamelde kennis in de vorm van publikaties en advisering door te sluisen naar de verenigingsleden en andere geïnteresseerden.

Werkgroep Oude Motoren & Opduwers

Theo Hoogmoed      Wolwevershaven p.a. postbus 206    3300 AE Dordrecht

Deze werkgroep houdt zich bezig met het inventariseren van oude scheepsmotoren en het verzamelen van oude instructieboekjes, om deze te kopiëren en te versturen naar diegenen die ze nodig hebben.

**VEILIGHEID** is binnen onze vereniging een groot begrip. Per slot van rekening willen we na een dagje varen allemaal gezond weer naar huis. Met z'n allen hebben we hiervoor de spelregels opgesteld via de vertegenwoordiging van de leiders in de regionale admiraliteit en deze weer via de vlootraad. Hier over later meer.

Met dit dubbeldikke nummer proberen we ideeën aan te dragen om actief met veiligheid aan de gang te gaan om zodoende het verantwoordelijkheidsgevoel verder te ontwikkelen.

### **Waar is nummer 19?**

Nummer 19 is in oktober 1993 naar alle geregistreerd staande adressen verstuurd in de vorm van het boekje 'Veiligheid op en rond het water'. Oorspronkelijk waren de tekst en de tekeningen gelayout voor het nummer 19. Het lag zelfs al op het landelijk bureau om verstuurd te worden. De Landelijke Admiraliteit vond dat het meer aandacht verdiende en zo is het uitgegeven in de vorm van een boekje.

### **Grote tijdsspanne**

Zoals u allen wel gemerkt zult hebben is er op het landelijk bureau nog al het een en ander gebeurd. Zo waren er afspraken over auteursrechten en kopieerlicenties die door het vertrek van Jan Willem Tempelaar uit het zicht zijn verdwenen. Het heeft maanden (te lang) geduurd voor dat er op hoog niveau met behulp van de auteurswet 1912 een voor beide partijen bevredigende overeenkomst is ondertekend.

### **Reorganisatie**

Organiseren is een kunst. Als je het 'Medewerkers overzicht landelijk bureau' bekijkt blijkt dat niet iedereen de werking van het waterwerk heeft begrepen. Over de organisatie van het waterwerk wordt hard gewerkt om tot een werkbaar geheel te komen. Wij als LNTC gaan er van uit dat we door de vlootraad aangesteld zijn in onze functie en dus alleen door ons zelf of door de vlootraad uit onze functie kunnen worden ontheven. Daarom kunnen we ook geen vrijwilligers overeenkomst sluiten met het Landelijk Bureau en zullen gewoon op de oude manier blijven functioneren.

### **De kosten**

Zoals we allemaal weten worden overal de subsidies terug gedraaid of afgeknepen. De financiering vormt voor de Landelijke Admiraliteit een steeds groter probleem. Het ziet er dan ook naar uit dat er een nauwkeuriger administratie gevoerd gaat worden wie er voor betaald en wie niet. Hoe het uitpakt weten we nog niet, maar de dreiging is er.

### **De plannen**

De negentien M3 bladen hebben nu een totale omvang van bijna 4 centimeter! Een omvangrijk naslagwerk op technisch gebied toegespitst op de grotere schepen. De index met 800 items en ca. 1000 trefwoorden zou een M3 blad kunnen vullen. Daarom is het te kostbaar geworden om het te publiceren. Alle inhoudsopgaven zijn daarom bewerkt en in de kaartenbak UNI-2 ondergebracht. Mocht u iets willen weten over een onderwerp dan is het via de kaartenbak eenvoudig te vinden. (Uni-2 wordt ook gebruikt bij de ruim 3200 MBL/CWO examenvragen). Gedeelten van het M3-blad zijn ook op een diskette verkrijgbaar om te gebruiken in een eigen publicatie (met bronvermelding). Prijs is f 10.- per diskette.

### **Uitvoering nummer 20**

Door de eerdere vermelde vertraging en om de kosten van de verzending te drukken is dit een dubbeldik nummer geworden. Ook in het verleden hebben we meerdere dikke en zelfs zeer dikke nummers uitgebracht. Oorspronkelijk was de opzet ca. 20 kantjes tekst te produceren en schommelde de omvang rond de 60 KB. De grootste tot nu toe had een omvang van 285 KB! Misschien is het een goed idee om een voorjaars en een najaarsnummer uit te brengen. Het scheelt in elk geval de helft in porto.

## **Komende publicaties**

Er wordt intussen gewerkt aan de volgende onderwerpen:

- De nieuwe Arbo wetgeving en de gevolgen hiervan zullen ons denkpatroon veranderen. De wet gaat er van uit dat iedereen moet bijdragen aan een zo veilig mogelijk functioneren. Het volgende nummer is hier geheel aan gewijd.
- Slepen; alle facetten van het slepen met grote en kleine vaartuigen. Gelijkijdig de vervanger van het kleine blauwe boekje 'Slepen'.
- Perslucht aan boord. Hoe er mee om te gaan; voordelen; nadelen; het opzetten van een persluchtsysteem.
- Manoeuvreren met grotere schepen; een complete cursus.
- Tips in Sche(r)ts. Een compilatie van deel 1 en 2 aangevuld met de onderwerpen die bedoeld waren voor een deel 3.

## **7e wijzigingsbesluit van het BPR**

Er wordt op het ogenblik op het ministerie gewerkt aan het 7e wijzigingsbesluit van het BPR. Gelijkijdig zal de nummering van de artikelen worden herzien. Dit houdt in dat er voor de LNTC veel werk loskomt. Van een bevriende relatie kregen we inzage in de komende wijzigingen. Elders in dit nummer meer daarover.

## **NTR**

Het 7e wijzigingsbesluit heeft ook tot gevolg dat onze Nautisch Technische Richtlijnen aangepast moeten worden. Dit is gelijk een mooie gelegenheid om de ingeslopen foutjes te verwijderen. Mocht u er een weten geef het door!

## **VR-THEO**

SNEXAMEN is niet meer. De kwaliteit van de vragen-database is sterk verbeterd en sinds maart 1994 doet de KNWV ook mee. Daarom is de naam veranderd in: VR-THEO, of te wel VaaR-THEORie. Een extra veld is aangebracht voor de CWO kielboot diploma's niveau 1 t/m 4, de kleine vaarbewijzen, het theoretische kustnavigatiediploma (TKN) en het marifoonbasiscertificaat. Voor alle Machtigingen Boot Leiding is gekeken welke vragen erbij horen. Bij bijna alle BPR vragen is het artikelnummer en lidnummer vermeld. Dit is gedaan omdat per 1 januari 1995 een nieuw BPR van kracht wordt, waarbij alle artikelnummers hernummerd worden. Ook komen er een aantal belangrijke artikelen bij. Hierdoor wordt een herziening van de Nautisch Technische Richtlijnen noodzakelijk. Sinds oktober 1993 zijn er ongeveer 1000 nieuwe tekeningen bij de vragen gemaakt. Het oefen-programma is uitgebreid met een score-recorder. Deze houdt bij, welke vragen geoefend zijn. Een volgende keer begin je waar je gebleven bent, en krijg je eerst de vragen die je de vorige keer fout beantwoord hebt. Bijna alle vragen zijn nu van een goed antwoord voorzien. Kortom: alle reden om een de nieuwe versie aan te schaffen!!!

Er zijn 2 versies: nl.

Een OEFEN-VERSIE met de data, het kaartenbak- en een oefenprogramma. Hierbij krijg je een pakket tekeningen op papier. Deze versie is geschikt voor groepen en kost f 17,50 (6.5 MB).

De COMPLETE-VERSIE bevat ook de tekeningen in CGM formaat op schijf. Deze versie is bedoeld voor instructeurs en examinatoren en kost f 30,- (10 MB).

Ons bureau in de Hasebroekstraat draait gewoon door, zonder reorganisatie!  
Met vriendelijke groeten en een stevige linker,

Henk Bos

## INHOUD

VOORWOORD . . . . .	3	Art. 6.03a Koers kruisen . . . . .	16
Waar is nummer 19 . . . . .	3	Art. 6.04 Naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen; hoofdregel . . . . .	16
Grote tijds-spanne . . . . .	3	Art. 6.21c Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep . . . . .	16
Veranderingen op het Lan(m)delijk Bureau . . . . .	3	Hoofdstuk 7. Regels voor het ligplaats nemen . . . . .	16
Verdeel en (be)heers . . . . .	3	Art. 7.02 Ligplaats nemen (ankeren en meren) . . . . .	16
De kosten . . . . .	3	Hoofdstuk 8. Aanvullende bepalingen . . . . .	16
De plannen . . . . .	3	Art. 8.01 Registratiebewijs . . . . .	16
Uitvoering nummer 20 . . . . .	4	Art. 8.02 Registratieteken . . . . .	17
NTR . . . . .	4	Art. 8.03 Inrichting . . . . .	17
VR-THEO . . . . .	4	Art. 8.04 Verplichtingen bestuurder . . . . .	17
INVULLING VRIJWILLIGERS WATERWERK . . . . .	7	Art. 8.05 Eigenaar . . . . .	17
Admiraliteiten . . . . .	7	Art. 8.06 Waterskiën . . . . .	17
Landelijke Admiraliteit . . . . .	7	Hoofdstuk 9. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de in beheer bij het Rijk zijnde vaarwegen . . . . .	17
De huidige leden van de LNTC . . . . .	7	Art. 9.01 Toepassingsgebied . . . . .	18
Zeilschool . . . . .	8	Art. 9.02 Afmetingen . . . . .	18
De taken van de LNTC . . . . .	8	Art. 9.03 Ligplaats nemen (ankeren en meren) . . . . .	18
Spoedeisende werkzaamheden . . . . .	8	Art. 9.04 Kleine schepen . . . . .	18
LNTC is één geheel . . . . .	9	Art. 9.05 Zeilplanken . . . . .	18
Versnippering . . . . .	9	Art. 9.06 Manoeuvrerbaarheid van schepen en samenstellen . . . . .	18
ZUINIG OF BEZUINIGING? . . . . .	10	Hoofdstuk 10. Bijzondere bepalingen voor de vaarwegen tussen de zee en de zeehavens . . . . .	18
INFERIEURE DIESELOLIE LEIDT TOT ONGEVALLLEN IN DE SCHEEPVAART . . . . .	11	Art. 10.01 Toepassingsgebied . . . . .	18
VR-THEO . . . . .	11	Art. 10.02 Schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvrerbaarheid . . . . .	19
Vooruitgave en nieuwe versie . . . . .	11	Art. 10.03 Bijkomende lichten en bijkomend dagteken van schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvrerbaarheid . . . . .	19
Vragen veranderen met UNI-2 . . . . .	11	Art. 10.04 Bijkomend licht en bijkomend dagteken van schepen die bepaalde gevaarlijk stoffen vervoeren . . . . .	19
MARINISEREN VAN AUTOMOTOREN . . . . .	14	Art. 10.05 Vlaggeseinen van het Internationaal Seinboek . . . . .	19
BELANGRIJKE WIJZIGINGEN VAN HET BPR . . . . .	14	Art. 10.06 Wit lichtsein . . . . .	19
Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement . . . . .	15	Art. 10.07 Meld- en uitluisterplicht . . . . .	19
Art. 2 . . . . .	15	Art. 10.08 Bijzondere voorrangregels . . . . .	19
Binnenvaartpolitiereglement . . . . .	15	Art. 10.09 Verbod dicht langs een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert te varen . . . . .	19
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen . . . . .	15	Art. 10.10 Ligplaats nemen in de nabijheid van een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert . . . . .	20
Art. 1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen . . . . .	15	Hoofdstuk 11. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de boventoeleidingskanalen op de Maas . . . . .	20
Art. 1.02 De schipper . . . . .	15		
Art. 1.09 Sturen van een schip . . . . .	15		
Art. 1.10 Scheepsbescheiden . . . . .	15		
Hoofdstuk 3. Optische tekens van schepen . . . . .	15		
Art. 3.02 Lichten . . . . .	15		
Art. 3.08 Lichten van alleen varende motorschepen en van motorschepen die worden geassisteerd . . . . .	15		
Art. 3.29 Dagtekens van slepen en van motorschepen die assisteren . . . . .	15		
Hoofdstuk 6. Vaarregels . . . . .	16		
Art. 6.02 Kleine schepen; algemene bepalingen . . . . .	16		

Hoofdstuk 12. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de langs de Westerschelde gelegen havens . . . . .	20	Deskundige ondersteuning . . . . .	29
		Bedrijfs hulpverlening . . . . .	30
		Onderzoek en spreekuur . . . . .	30
Hoofdstuk 13. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart van, naar en in de haven van Den Helder . . . . .	20	GRATIS AFGIFTE BILGEWATER . . . . .	30
Bijlage 7. Verkeerstekens . . . . .	20	Welke schepen komen in aanmerking voor gratis afgifte van bilgewater? . . . . .	30
Bijlage 13. Toegestane afmetingen van schepen op de vaarwegen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid . . . . .	20	Waar kunt u bilgewater gratis afgeven? . . . . .	31
Bijlage 14. Ligplaats nemen . . . . .	20	Wat mag er gratis afgegeven worden? . . . . .	31
Bijlage 15. Kleine schepen . . . . .	21	Hoe verloopt de afgifte? . . . . .	31
Bijlage 16. Zeilplanken . . . . .	21	PLEIDOOI VOOR HOGERE LEEFTIJDSGRENS KLEIN VAARBEDIJF . . . . .	31
Bijlage 17. Manoeuvrbaarheid van schepen en samenstellen . . . . .	21	PRAKTISCHE EHBO-KOFFERS VOOR DE WATERSPORTER . . . . .	32
Rijnvaartpolitierglement . . . . .	22	Drie EHBO-koffers . . . . .	32
(Uittreksel) Rijnvaartpolitierglement 1983	22	Absolute leek als uitgangspunt . . . . .	32
Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen . . . . .	22	Acute situaties . . . . .	32
Art. 1.02 Schipper . . . . .	22	KNRM-hulpverlening gebaat bij standaard . . . . .	32
Art. 1.03 Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden . . . . .	22	Waar zijn de EHBO-sets te koop? . . . . .	32
Art. 1.07 Ten hoogste toegelaten belading; ten hoogste toegelaten aantal passagiers	22	SCHIPPERSZON DOOD DOOR SCHROEFAS	33
Art. 1.09 Bediening van het roer . . . . .	22	SCHEEPSHOORN NIET MEER HOORBAAR	33
Art. 1.10 Scheepsbescheiden . . . . .	22	KAMER WIL VAREN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL AANPAKKEN . . . . .	33
Hoofdstuk 4. Geluidssignalen van schepen; marifoon; radar . . . . .	22	KOOLMONOXYDE UIT GASKACHEL DOODT JACHTEIGENAAR (35) . . . . .	33
Art. 4.05 Marifoon . . . . .	22	DE MILIEUVERGUNNING VAN ONZE HAVEN . . . . .	34
Art. 4.06 Radar . . . . .	22	ZINKSTOFPRIMERLAAG VERDER AFWERKEN . . . . .	35
BEVEILIGING BINNENVAARTSCHEPEN		HARMONISATIE VAN GEÏSOLEERDE SOEPELE STERKSTROOMLEIDINGEN . . . . .	35
SOMS ZO LEK ALS EEN MANDJE . . . . .	23	Kleurwijzigingen . . . . .	36
Sleutelbeheer . . . . .	23	Overige wijzigingen . . . . .	36
Bouwkundige maatregelen . . . . .	23	HULP- EN BERGLOONKOSTEN . . . . .	37
Electronische maatregelen . . . . .	24	Tornopdracht/Hulpverleningsopdracht . . . . .	37
Haken en ogen . . . . .	24	Tornloontarieven . . . . .	38
ZWARE STRAF VOOR DRONKEN SCHIPPER	25		
EEN GELUK BIJ EEN ONGELUK . . . . .	25		
DIESELDIERTJES... . . . .	26		
HALON HANDBLUSSERS VERBODEN OP RIJN . . . . .	27		
AANSPRAKELIJKHEID . . . . .	28		
WAT BETEKENT DE NIEUWE ARBOWET VOOR BEDRIJVEN? . . . . .	28		
Overgangsregeling . . . . .	28		
Risico-inventarisatie en -evaluatie . . . . .	29		
Ziekteverzuimbeleid . . . . .	29		

## **INVULLING VRIJWILLIGERS WATERWERK**

Onze naam en telefoonnummer zijn binnen Scouting goed bekend. Dit komt o.a. tot uiting in het aantal telefoontjes die wij te verwerken krijgen.

Door een andere invulling van personen op het landelijk bureau is het aantal inlichtingen bij ons drastisch toegenomen.

Een en ander is voor ons aanleiding geweest de zaken op een rijtje te zetten als een reactie op het 'Medewerkers overzicht landelijk niveau' van 01-03-1994, waarbij het om de volgende vacatures gaat:

### **Dienstverlening:**

#### **Technische aspecten**

voorzitter technische aspecten team  
medewerker nautische zaken (5x)

#### **Service-team**

medewerker waterwerk (5x)

De LNTC (Landelijk Nautisch Technische Commissie) vervult al deze functies maar er zitten wel een aantal kanttekeningen aan. Daarvoor is het noodzakelijk de structuur binnen het waterwerk te kennen.

### **Admiraliteiten**

Het waterwerk bestaat uit ongeveer 250 waterwerkgroepen. Deze zijn verspreid over geheel Nederland.

Daar het varen in Nederland niet van gevaar ontbloeit is en elke leider binnen Scouting de verantwoordelijkheid over het welzijn van de aan zijn/haar zorgen toevertrouwde kinderen draagt, is het een logisch gevolg geweest dat deze leiders zich hebben verenigd in een Admiraliteit. Deze Admiraliteiten hebben een gezamenlijk vaargebied zodat alle leiders kunnen profiteren van de gemeenschappelijke kennis over hun vaargebied.

Op deze manier zijn er 20 regionale admiraliteiten ontstaan. Deze regionale admiraliteiten zijn te vergelijken met gewesten, welke allemaal een eigen admiraliteitsbestuur hebben, RA genoemd.

Binnen deze RA zijn er opleidingen ontstaan zowel op nautisch als op technisch gebied die verzorgd worden door de Nautisch Technische Commissie, afgekort NTC.

### **Landelijke Admiraliteit**

De admiraliteiten worden gecoördineerd door de Landelijk Admiraliteit (LA). Zowel de opleidingen, het varend materiaal als de samen afgesproken spelregels worden door een centrale commissie gecoördineerd: de LNTC.

De RA's, NTC's, LA en LNTC vormen tezamen de

Kleine Vlootraad, een vergadering welke 2 maal per jaar wordt gehouden. Door de gemeenschappelijke kennis is het mogelijk om belangrijke afspraken, bijvoorbeeld over de veiligheid, opleidingen en dergelijke, over het waterwerk te maken. Daardoor is de Kleine Vlootraad het parlement van het waterwerk en dat bestaat volledig uit vrijwilligers.

Op de laatst gehouden vlootraad, oktober 1993 in Harderwijk, was de huidige reorganisatie van het Landelijk Bureau nog niet voltooid. De directeur van Scouting Nederland, de heer Peter van Vliet, oud-waterwerk-lid, was op de Kleine Vlootraad aanwezig om uitleg te geven over de komende reorganisatie. Hij maakte daarbij zeer duidelijk dat het huidige systeem van het waterwerk, welke al jaren naar behoren werkt, blijft bestaan. Dit betekent dat de Kleine Vlootraad, LA en LNTC blijven bestaan, ook na de reorganisatie.

De LA-leden worden gekozen en aangenomen door de Kleine Vlootraad.

Omdat de LNTC een van de commissies van de LA is, worden de leden van de LNTC voorgesteld aan de Kleine Vlootraad en na accoord aangesteld door de LA. De leden van de LNTC worden uitsluitend aangesteld door de LA, en dus niet door het Landelijk Bureau! De leden hebben verantwoording af te leggen aan de LA en de Kleine Vlootraad. Stoppen met een landelijke functie kan alleen indien het lid door de LA daartoe gevraagd wordt of door het lid zelf.

Dit betekent dat er niemand binnen het waterwerk een landelijke functie kan uitoefenen zonder de toestemming van de Kleine Vlootraad!

### **De huidige leden van de LNTC zijn:**

Dhr. C. Bernard  
J.C. van Wykstraat 18  
01761 CP Anna Paulowna  
Tel: 02233 - 1803

Dhr. H. Bos  
Hasebroekstraat 7  
1962 SV Heemskerk  
Tel: 02510 - 30050

Mw. J. Bos  
Hasebroekstraat 7  
1962 SV Heemskerk  
Tel: 02510 - 3005

Dhr. J.W.A. Brassers  
Koekoeksbloem 6  
1911 PG Uitgeest  
Tel: 02513 - 14878

Dhr. A. Eilander  
Hanzestraat 28  
8081 TS Elburg  
Tel: 05250 - 1553

Dhr. T. Hazeveld  
A. Schweitzerlaan 70  
3223 WG Hellevoetsluis  
Tel: 01883 - 20798

Dhr. R. Meijer  
Hameldonk 16  
4847 EX Teteringen  
Tel: 076 - 718843

Dhr. A. Noordijk  
Feijenoordkade 121  
3071 RX Rotterdam  
Tel: 010 - 4847515

Dhr. L. Rutten  
Geyenbreek 24  
1121 KM Landsmeer  
Tel: 02908 - 5544

Dhr. C.G. Sinke  
Wikkestraat 68  
2403 ET Alphen a.d. Rijn  
Tel: 01720 - 22273

Dhr. J.M. van der Werf  
Vrouwgeestweg 84c  
2481 KP Woubrugge  
Tel: 01729 - 8675

Dhr. P. van der Zee  
Bergweg 38  
3911 VB Rhenen  
Tel: 08376 - 12610

Dhr. P.G. van Zuijlen  
Trekbeemd 11  
4907 DN Oosterhout  
Tel: 01620 - 27329

### **Zeilschool**

De zeilschool is opgericht vanuit de LNTC om de vaaropleidingen binnen Scouting op een hoger plan te brengen. Gelijkzeitig is het een instrument om de kennis en vaardigheid vanuit de LNTC uit te dragen.

Daardoor is er een directe koppeling tussen de zeilschool en de LNTC wat gestalte heeft in de vertegenwoordiging van de zeilschool in de LNTC. De Zeil-school maakt deel uit van de vaarschool van Scouting Nederland waarvan de verantwoording ligt bij de LNTC. Op dit moment is de zeilschool vertegenwoordigd door de heer T. Hazeveld. De invulling van deze functie wisselt snel, aangezien de hoofd-instructeurs snel wisselen. Niettemin heeft dit lid een cruciale functie binnen de LNTC, aangezien een van de taken van de LNTC het uitgeven van vaardiploma's is.

### **De taken van de LNTC staan hieronder vermeld** Afkomstig van het Werkplan Landelijke Admiraliteit: Sector Ontwikkeling

#### Project groei

- herziening publikaties Waterscouting

#### Project training

- uitwerken vervolgrtraining werfbaas

### Sector Dienstverlening

#### Trainingen

- zorgen dat landelijke trainingen voor Waterscouting worden georganiseerd: zeilschool, navigatiecursus, cursus werfbaas e.d.;

#### Programma

- ondersteunen groepen met wachtschepen o.a. door uitgave van het M3-blad;
- bijhouden vragenbank MBL en CWO examens;
- administratie en uitgeven MBL'/CWO's;
- ondersteunen regionale NTC's;
- milieutips voor de praktijk van botenonderhoud;
- werkweekend voor LNTC;
- onderhouden van contacten met leveranciers van boten en materiaal;
- keuren van boten en materiaal.

### **Spoedeisende werkzaamheden**

In dit verband kunnen we als voorbeeld van een spoed eisend onderwerp noemen de ophanden zijnde wijzigingen van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Aangezien de komende wijzigingen dermate groot zijn, zijn wij genoodzaakt de eisen voor de vaaropleidingen aan te passen. Deze eisen staan in het boekwerk 'Nautisch Technische Richtlijnen', NTR genoemd. De oorspronkelijke NTR, welke al bestond voordat er ook maar een Landelijk Bureau bestond, is ontstaan op initiatief van de Regionale Admiraliteiten en regionale Nautisch Technische Commissies. Aangezien zij de grootste kennis hebben van de regionale en specifieke problemen, hebben zij een grote bijdrage geleverd tot het tot stand komen van de NTR.



De LNTC kan voorstellen omtrent de vaaropleidingen opstellen, en deze voorleggen aan de Kleine Vlootraad. Alleen de Kleine Vlootraad kan deze plannen goedkeuren, wijzigingen of afkeuren. Met deze procedure wordt gewaarborgd dat het gehele waterwerk achter de genomen besluiten staat, hetgeen belangrijk is in verband met de veiligheid op het water en de verantwoording ten opzichte van de ouders van de leden van de waterwerkgroepen.

Hetzelfde geldt voor de landelijk waterwerk cursussen die door de Zeilschool Scouting Nederland worden gegeven, maar ook voor de andere cursussen, waaronder de cursus werfbaas en de cursus navigatie. De instructeurs van deze cursussen zullen zich moeten blijven houden aan de in de Kleine Vlootraad genomen besluiten, en blijven onder de verantwoording van de LNTC staan. Dit ondanks dat het 'Medewerkers overzicht landelijk niveau' anders suggereert, namelijk dat de zeilschool onder het unithoofd Jaap Verkroost valt van de unit training.

Dat de LNTC niet gesplitst kan worden wordt bewezen door de gevolgen die de wijzigingen van het BPR hebben. Naar aanleiding van het gewijzigde BPR zullen de volgende activiteiten moeten worden ondernomen:

- uitzoeken wat precies in het BPR gewijzigd is;
- uitzoeken waar de BPR eisen staan in de scouting vaardiploma's;
- uitzoeken waar de BPR eisen staan in de CWO vaardiploma's;
- aanpassing van de eisen van scouting vaardiploma's;
- aanpassing van de eisen van CWO vaardiploma's;
- overleg met het CWO (Commissie Watersport Opleidingen);
- overleg met de NTC's;
- overleg met de RA's;
- overleg met de LA;
- overleg met de zeilschool Scouting Nederland;
- overleg met andere watersportorganisaties, bijvoorbeeld KNBRD;
- onderzoek naar het functioneren van het CWO binnen scouting;
- aanpassing van de procedures i.v.m. scouting vaardiploma's;
- aanpassing van de procedures i.v.m. CWO vaardiploma's;
- administratie van afgegeven scouting vaardiploma's;
- administratie van afgegeven CWO vaardiploma's;
- administratie van instructeurs en examinatoren van scouting vaardiploma's;
- administratie van instructeurs en examinatoren van

CWO vaardiploma's;

- aanpassing van de technische eisen van technische vaardiploma's;
- aanpassing van de technische eisen voor schepen, waaronder wachtschepen (i.v.m. komende keuringen door SI);
- aanpassing van de waterwerkpublicaties;
- informeren van waterwerkleiden over de komende wijzigingen.

Daarnaast hebben we nog te maken met andere onderwerpen zoals:

- ligplaats problematiek;
- de recent verschenen nieuw burgerlijk wetboek (eigendomsstukken, meetbrief e.d.);
- afstemming vaaropleidingen Scouting Nederland en KNWV;
- ontwikkelingen met het groot vaarbewijs;
- milieu-eisen;
- rode/witte dieselolie;
- arbowet en hijsinstallaties.

### **LNTC is één geheel**

Voor al deze werkzaamheden is het nodig om de voltallige LNTC bij elkaar te houden. Aangezien dergelijke grote activiteiten ook in het verleden door de LNTC met goed gevolg zijn uitgevoerd, bestaat er een grote mate van kennis en ervaring op dit gebied.

Splitsing in een technisch deel en een nautisch deel is niet mogelijk aangezien de technische vaardiploma's met de andere diploma's verweven zijn, en de technische eisen aan het varend materieel aangeeft welke eisen er aan de BootLeiders moeten worden gesteld. Aangezien de leden van de LNTC elkaar aanvullen en elkaar nodig hebben, is er geen reden aanwezig om het aantal leden te veranderen. Ook kan de LNTC niet gesplitst worden in verschillende teams aangezien veel leden kennis en ervaring hebben van de verschillende onderwerpen die binnen ons takenpakket vallen. Er is jaren moeizaam gewerkt om met goed resultaat een goed team samen te smeden.

### **Versnippering**

De versnippering zoals staat vermeld in het 'Medewerkers overzicht landelijk niveau' is voor ons niet bruikbaar. Onze activiteiten zoals deze hierboven staan vermeld zouden dan worden verspreid over de volgende delen van het schema:

#### **Sector Ontwikkeling**

- Programmacommissarissen Waterwerk
- Unit Projecten

## Sector Dienstverlening

- Unit Programma
- Unit Training
- Unit Service-teams

Binnen dit systeem zijn de verantwoording en de onderlinge communicatie niet gewaarborgd, hetgeen voor ons een onwerkbaar situatie oplevert. Dit blijkt ook uit het feit dat wij binnen twee maanden meer dan 20 verschillende medewerkers van het Landelijk Bureau aan de telefoon hadden, met de meest uiteenlopende vragen. De meeste waterwerk 'medewerkers' zijn voor ons nieuw, en als je net aan zo'n persoon gewend bent, blijkt dat de persoon ziek is, vervangen is, enz. Het waterwerk krijgt zo niet alleen een verward aanzien, maar ook de service aan het waterwerk lijdt hierdoor. Ongeveer de helft van de 'medewerkers waterwerk' weet niet eens wat een lelievlet is, laat staan hoe het waterwerk in elkaar zit!

Daardoor is het ook niet duidelijk hoe de coördinatie geregeld is en wat iemand doet. Afspraken maken is in deze situatie nagenoeg onmogelijk. Zelfs schriftelijke afspraken blijken niets waard aangezien de opvolger deze niet accepteert en nieuwe afspraken verlangt! Op deze manier blijven we bezig met nevenactiviteiten die onze volledige tijd in beslag nemen. Om aan deze grote problemen te ontkomen kunnen wij alleen maar op de oude voet verder gaan en voor het waterwerk een vast aanspreekpunt zijn en blijven.

Een en ander betekent dat de LNTC zijn taken blijft uitvoeren, ook na de reorganisatie. De leden kunnen niet door het Landelijk Bureau aangenomen worden, en dus ook niet worden ontslagen. Dit betekent dat wij geen overeenkomst kunnen aangaan met het Landelijk Bureau. Aangezien de leden van de LNTC al jaren, naar volle tevredenheid van alle partijen, hun taak goed en zorgvuldig uitvoeren, behoeft een personeelsfunctionaris van het Landelijk Bureau niet te kijken of een persoon geschikt is voor een bepaalde functie. Alle leden van de LNTC hebben bewezen ruim voldoende kennis en ervaring te hebben, aangezien ze anders deze functies niet hadden mogen en kunnen uitvoeren.

Wij stellen voor om de huidige leden van de LNTC zonder meer in de 'lege' vacatures uit het 'Medewerkers overzicht landelijk bureau' te plaatsen zodat aan deze formaliteit is voldaan. Wij kunnen dan zo snel mogelijk verder gaan met andere, veel belangrijker en meer spoed eisende onderwerpen. Wij hopen dat het landelijk bureau onze gang van zaken zo min mogelijk zal belemmeren.

Men dient zich hierbij goed te realiseren dat de medewerkers op het Landelijk Bureau er zijn om de vrijwilligers te ondersteunen, de vrijwilligers zijn er niet om het Landelijk Bureau in stand te houden. De LNTC werkt daarom niet in opdracht van het Landelijk Bureau maar in opdracht van de leden van de waterwerkgroepen!

## ZUINIG OF BEZUINIGING?

We hebben een folder in de bus gekregen van de gezamenlijke energie bedrijven. Een soort van puntenwijzer, kan je zien of je zuinig bent met energie. Dat scheelt je geld en het is uiteraard ook weer eens goed voor het milieu. Je wordt er eigenlijk een beetje bang mee gemaakt en mijn vrouw is gevoelig voor dat soort dingen. Ze is er een beetje op gaan letten en dan maak ik het ook allemaal mee hè.

Hoe gaat zo'n dag dan in een energie bewust gezin. 's Ochtends sta je op en de thermostaat van de verwarming staat zo laag dat je baardharen recht op staan van de kou. Dat is makkelijk voor het scheren en het went gauw zegt de folder.

De tandpasta is ook dikker voor mijn gevoel, daarvan gebruik je dus ook minder.

Je begint al meteen punten te scoren. Voordat je naar je werk gaat wordt de thermostaat niet hoger gezet, want straks gaat de stofzuiger aan en die geeft warmte. Dat zie je aan de kat, die zolang dat ding draait, in de warme lucht gaat zitten.

De hond verhaart ook niet meer, want zijn instinct zegt dat alle isolatie helpt. Nee die houdt zijn jas wel aan.

's Middags als je thuis komt, is het gelukkig wat beter. Een graad of 18. Met een dikke trui en een paar wollen wantjes is het best uit te houden.

Na het thee drinken ga ik naar de schuur om te hobby-en. Tenminste dat denkt m'n eega, maar ik neem dan stiekem een doos lucifers mee en strijk die dan af. Alle beetje helpen en de gezamenlijke energiebedrijven weten het toch niet.

Vanuit m'n kamer kan ik een bushalte zien en ik weet de dienstregeling uit mijn hoofd.

Nu kun je je afvragen wat de dienstregeling van de busdienst met energie besparing te maken heeft, maar dat zit zo.

Als er nu veel passagiers bij de bushalte staan, dan duurt het instappen extra lang en dan trek ik m'n offshore-doorwerkjas aan en ga mijn handen warmen aan de uitlaatgassen van de dieselmotor. Je moet vindingrijk zijn in dit soort dingen. Dat scoort punten.

Om 6 uur s'avonds, dat is 18.00 uur digitaal, gaat de thermostaat vast op 15 graden celcius. De temperatuur zakt toch niet zo hard en straks gaan de computers weer bij om teksten te maken voor het M3 blad. Het scheelt allemaal en we gaan over een paar uur weer naar bed. We scoren weer begrijp je. Om 10 uur gaan we naar bed en kruip je dicht tegen elkaar aan. Daar scoor je niet veel punten hoor. Ik zou niet weten waarmee met die kou.

s' Nachts is het wel wat onrustiger geworden. M'n dochter sluipt de trap af om de kachel wat hoger te zetten en dan zakt m'n vrouw weer naar beneden om hem wat lager te draaien. Zelf wordt ik dan ook wat onrustig en sta dan ook veel op om een rondje te lopen. Doe ik dat weer eens en kom terug in m'n bed, zegt m'n vrouw "Waar was je eigenlijk, het duurde zolang voor je terug kwam". Ik zeg: "Ik heb in de keuken even met Amundsen staan praten." "Wie is dat", zegt ze. Ik zeg "Dat is de man die het eerst op de noordpool is geweest en die wist zuinig met energie om te gaan".

Kijk als je bewust leeft kun je best zuinig zijn. Maar als je ondanks je investering in materiaal, machines en tijd voor Scouting Nederland ook nog moet betalen, in de vorm van contributie, voor deze 'gunst' zakt er bij mij spontaan iets af. En daar is het te koud voor tegenwoordig.

Henk Bos

## **INFERIEURE DIESELolie LEIDT TOT ONGEVALLEN IN DE SCHEEPVAART**

Schuttevaer 105 jrg. nr. 49

DEN HAAG De Scheepvaartinspectie gaat meer letten op de kwaliteit van scheepsbrandstof. "De inferieure kwaliteit waarvan soms sprake is kan inderdaad leiden tot scheepsongevallen", bevestigde May-Weggen tijdens de behandeling van verschillende waterstaatsonderwerpen in de Tweede Kamer. De scherpere controle op scheepsdiesel zal vooral plaatsvinden in de Rotterdamse haven. Tijdens het debat vroeg vooral PvdA-woordvoerder Feenstra aandacht voor het probleem: "Herhaaldelijk hebben wij nu meegemaakt dat schepen op zee onbestuurbaar worden. Zo'n black out lijkt alleen maar verklaarbaar te zijn uit een verkeerde samenstelling van de brandstof. Er zijn geruchten dat raffinaderijen her en der wel veel milieuvriendelijker werken, maar in de praktijk hun afval in de scheepsdiesel stoppen".

## **VR-THEO**

### **Vooruitgave en nieuwe versie**

Daar het nog wel enige jaren kan duren voor dat er aan deze databank niets meer te verbeteren valt, kan er af en toe een zgn. 'vooruitgave' verkregen worden.

Opmerkingen, reacties en aanvullingen zijn van harte welkom en zullen graag meegenomen worden in de afwerking.

Alles is vrij van rechten. Degenen die de kosten vergoed hebben, en een adres hebben achtergelaten, worden geregistreerd in een kaartenbak en krijgen bericht bij het verschijnen van een nieuwe versie.

### **Vragen veranderen met UNI-2**

Let op!! Vragen veranderen heeft alleen maar zin als deze opgestuurd worden! Begin 1995 wordt het BPR veranderd en moeten alle vragen bijgewerkt worden wat een nieuwe versie tot gevolg heeft!

Bij nieuwe vragen ook de bron, nummer van de tekening en het type examen invullen!

Gecorrigeerde en nieuwe vragen met 'K' kopiëren naar een subbestand en deze opsturen!!! De vraagnummers niet veranderen daar de gegevens dan niet te wisselen zijn met het hoofdbestand.

- Na het examen de resultaten graag doorgeven aan de LNTC zodat het bestand verder vervolmaakt kan worden.

Gemiste onderwerpen ook graag doorgeven. Met z'n allen kunnen we er iets moois van maken!

Indien er een examen is afgenomen met vragen uit VR-THEO dan zouden wij graag 1 exemplaar van het afgenomen examen samen met een lijstje met kandidaatnummers, vraagnummers en gegeven antwoorden (A, B, C, D of geen antwoord) terug gestuurd krijgen ten einde de kwaliteit van de vragen te kunnen verbeteren. Met een goede lijst kunnen wij namelijk de Pa, Pb, Pc, Pd, de P-factor en D-factor berekenen!

Vraag	VR-THEO of SNEXA- MEN	Kandidaatnummers															
Nr.	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1																	
2																	
3																	
4																	
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
25																	

Vraag	VR-THEO of SNEXA- MEN	Kandidaatnummers																	
		Nr.	Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
26																			
27																			
28																			
29																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
35																			
36																			
37																			
38																			
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			
48																			
49																			
50																			

Graag terugsturen aan: Henk en Janneke Bos, LNTC, Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, 02510-30050.

## MARINISEREN VAN AUTOMOTOREN

Wat wel en wat niet te doen bij het ombouwen van automotoren naar een scheepstoepassing.

Uit: The Boat Builders Guide to Engines and Marinising. Lancing Marine.

1. Probeer eerst vast te stellen hoeveel vermogen je nodig hebt voor je boot en bepaal dan het motorvermogen dat je wilt hebben. Kom je er niet uit vraag het dan aan een scheepsbouwer of laat het bepalen door een speciaal schroef- en snelheidberekeningsprogramma draaiend op een computer.
2. Zoek naar motoren met een bruikbaar vermogen waarvan speciale scheepsonderdelen verkrijgbaar zijn. Vermijdt onbekende machines, omdat ombouwonderdelen voor scheepsgebruik praktisch niet te verkrijgen zijn.
3. Probeer een motor te krijgen die nog goed loopt, b.v. eentje van een auto die in de kreukels ligt, of eentje van een auto met carrosserie schade. Koop geen motor die niet meer loopt, want het is vaak veel duurder om een versleten motor op te knappen dan om een nieuwe te kopen.
4. Vraag altijd of je de motor "draaiend" kunt zien voor je hem koopt. Kijk of er witte of blauwe rook uit de uitlaat komt, of er rook uit de oliefilter komt en luister naar tikken, speciaal bij het schakelen of in z'n vrijloop. Dit zijn allemaal aanwijzingen voor toekomstige misère. Kijk naar de olie op de peilstok, als het erg zwart en dik is kunnen de zuigerveren versleten zijn.
5. Maak de machine voordat je begint te slopen goed schoon met een schoonmaakmiddel en spoel hem af. Daardoor wordt het werk een stuk plezieriger. Verwijder daarna de onderdelen die je voor scheepsgebruik niet nodig bent en tap de olie af.
6. Leg de machine op z'n kant, of zet hem op z'n vliegwielen (wel uitkijken dat-ie niet omvalt) en verwijder de carterpan. Bestudeer de drab om te zien of er metaaldeeltjes in zitten of misschien losse onderdelen die uit de motor gevallen zijn. Als je zo iets vindt, begin dan met je zorgen te maken.....
7. Verwijder de lagerschalen en bestudeer lagers en astappen, duw een voelmaat tussen de zuiger en de cilinderwand om de slijtage te meten; en bekijk alle nokken van de nokkenas. Als je ernstige schade of slijtage in dit stadium vindt, accepteer de motor dan niet en vraag aan je leverancier je een betere te bezorgen omdat het veel goedkoper is om nu met een andere motor te beginnen dan serieuze fouten proberen te repareren.
8. Monteer de machine weer, doe de gewone controle beurten, monteer de "scheeps" onderdelen, keerkoppeling, beslag, enz. Als je hier problemen mee hebt, vraag dan hulp bij een deskundige.
9. Zet de machine op een stevige bok, en zorg voor water en smeerolie, een brandstofleiding, accu kabels en bevestig een uitlaatpijp (en als je die hebt een demper). Zorg voor koelwater.
10. Zorg er voor dat de machine niet los kan trillen of vallen en start. Controleer de oliedruk zodra de machine loopt en laat hem lang genoeg lopen zodat hij goed warm is; kijk of er nergens lekkage is, luister naar ongewone geluiden, controleer de oliedruk nogmaals. Neem de tijd om te testen en te controleren, omdat het veel gemakkelijker is om fouten te herstellen als de motor nog niet in de boot zit dan wanneer alles ingebouwd is.
11. Wat er ook gebeurt, geen paniek en zoek hulp!

## BELANGRIJKE WIJZIGINGEN VAN HET BPR

Dit verhaal is geschreven naar aanleiding van de Kleine Vlootraad van Scouting Nederland op 30 oktober 1993 in Harderhaven. Hier werd bekend dat niet iedere instructeur en examinator op de hoogte is van de veranderingen in het BPR. Dit houdt tevens in dat cursisten oude BPR regels leren. Om hier aan tegemoet te komen is deze tekst geschreven.

Het is een vergelijking van de Almanak deel I van 1989 met die van 1993/94. De vergelijking is uitgevoerd aan de hand van de examen-eisen voor insignes, MBL's en certificaten van het waterwerk. Tevens is gekeken naar belangrijke artikelen die niet in het eisenpakket staan maar die wel van belang zijn voor Scouting.

## Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement

Art. 2, toevoeging lid 3

3. In afwijking van het eerste lid gelden de artikelen 1.01 onderdelen x en y, 1.09, vierde lid, 6.02, derde lid, 8.01 tot en met 8.06, 9.04 en 9.05 van het Binnenvaartpolitiereglement tevens op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch Kanaal, de Neder-Rijn en de Lek.

## Binnenvaartpolitiereglement

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Art. 1.01 Betekenis van enige uitdrukkingen  
toevoeging onderdeel x

- x. snelle motorboot: een klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller kan varen dan 20 km per uur.

toevoeging onderdeel y

- y. zeilplank: een klein schip, voorzien van een vrij bewegende zeiluitrusting, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund.

toevoeging onderdeel z

- z. een schip dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat: een schip dat, nadat het van zee gekomen dan wel alvorens het naar zee vertrekt, deelneemt aan de scheepvaart op een der in artikel 10.01 genoemde vaarwegen.

Art. 1.02 De schipper

toevoeging onderdeel a lid 4

4. Indien een stilliggend schip geen schipper heeft,  
a. is de eigenaar of de gebruiker, ieder afzonderlijk, verantwoordelijk voor de naleving van artikel 7.08.

Art. 1.09 Sturen van een schip

toevoeging lid 4

4. Een snelle motorboot mag niet varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam en ten minste 18 jaar oud persoon.

Art. 1.10 Scheepsbescheiden

toevoeging artikel

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden, voor zover deze door de daartoe gestelde wettelijke regelingen worden vereist, aanwezig zijn:

- a. de meetbrief van het schip;
  - b. de bescheiden vereist door het ADNR;
  - c. het vaarbewijs;
  - d. het radardiploma, als bedoeld in artikel 4A.02, eerste lid, onder c;
  - e. de handleiding voor de marifonie;
  - f. de machtiging voor de marifooninstallatie.
2. Deze bescheiden moeten op eerste vordering van de bevoegde autoriteit aan hem worden voorgelegd, ter controle van het bepaalde bij of krachtens dit reglement.

### Hoofdstuk 3. Optische tekens van schepen

Art. 3.02 Lichten

toevoeging lid 2, 3 en 4

2. Een schip mag slechts de navigatielantaarns gebruiken  
- waarvan de uitrusting en de lichtbronnen voor wat betreft de kleur en sterkte van de lichten in overeenstemming zijn met de voorschriften die krachtens artikel 1.01, onderdelen p en q, zijn vastgesteld;  
- die de in die voorschriften keurmerken dragen.
3. De lichten van stilliggende schepen die niet zijn uitgerust met een motor behoeven niet aan bovenvermelde voorschriften te voldoen. Bij goed zicht en tegen een donkere achtergrond dient de zichtbaarheid daarvan echter ongeveer 1000 m te bedragen.
4. De navigatielantaarns van kleine schepen behoeven het keurmerk niet te dragen.

Art. 3.08 Lichten van alleen varende motorschepen en van motorschepen die worden geassisteerd

wijziging lid 1 (wijziging = vetgedrukt)

1. Een alleen varend motorschip moet voeren:
- a. een toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip op een hoogte van ten minste 6 m. Deze hoogte mag worden verminderd tot **3 m**, indien de lengte van het schip niet meer dan 40 m bedraagt;
  - b. boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip, ten minste 1 m lager dan het toplicht;
  - c. een heklicht op het achterschip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.

Art. 3.29 Dagtekens van slepen en van motorschepen die assisteren

verwijdering gedeelte (vet) lid 3 en geheel lid 4

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen alsmede het motorschip, het duwstel of het gekoppelde samenstel dat wordt geassisteerd moeten voeren:

een gele bol,

- bij het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is;
- bij het motorschip dat wordt geassisteerd op het voorschip, bij het duwstel dat wordt geassisteerd op de duwboot en bij het gekoppeld samenstel dat wordt geassisteerd voorop, telkens op een hoogte van ten minste 6 m.

Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijde deze bol voeren.

**Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.**

Indien het schip dat wordt gesleept of het motorschip dat wordt geassisteerd rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, behoeft het de gele bol niet te voeren.

4. Elk schip van een sleep dat zich bevindt tussen het motorschip of de motorschepen aan de kop en de laatste lengte moten voeren:  
een rode vlag, met een wit vierkant in het midden, op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is, aan deze voorwaarde wordt geacht te zijn voldaan, indien de hoogte ten minste 4 m bedraagt.  
Indien echter een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijde deze vlag voeren.

## Hoofdstuk 6. Vaarregels

Art. 6.02 Kleine schepen; algemene bepalingen  
toevoeging lid 3

3. Onverminderd de bij algemene regeling vastgestelde andere voorschriften met betrekking tot de snelheid is het verboden met een snelle motorboot sneller te varen dan 20 km per uur. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod des daags niet van toepassing is.

Art. 6.03a Koers kruisen

verwijdering van het woord **klein** in lid 3

3. Indien de koersen van twee zeilschepen elkaar kruisen, zo, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid,  
- ingeval beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg

ligt;

- ingeval beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;

- ingeval een schip dat over stuurboordboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen, of dat schip over stuurboord- dan wel bakboordboeg ligt, het daarvoor uitwijken.

Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen. Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

Art. 6.04 Naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen; hoofdregel

verwijdering van het woord **klein** in lid 3

3. Indien twee zeilschepen elkaar naderen op tegengestelde koersen, zo, dat gevaar voor aanvaring bestaat, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing.

Art. 6.21c Doen van mededelingen tussen de schepen in een sleep

wijziging lid 3

3. Een gesleepte lengte moet de hieronder vermelde mededelingen op de wijze, zoals daarbij wordt aangegeven aan het motorschip aan de kop van de sleep doen:  
- **des daags door middel van de bol, bedoeld in artikel 3.29, derde lid, zodanig dat deze kan worden gehesen tot een hoogte van ten minste 4 m boven het vlak door de inzinkingsmerken;**  
- des nachts door middel van het licht, bedoeld in artikel 3.09, derde lid.

## Hoofdstuk 7. Regels voor het ligplaats nemen

Art. 7.02 Ligplaats nemen (ankeren en meren)  
toevoeging lid 3

3. De schipper van een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, die noodgedwongen ligplaats hebben genomen op een gedeelte van de vaarweg waar ligplaats nemen is verboden, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

## Hoofdstuk 8. Aanvullende bepalingen

Art. 8.01 Registratiebewijs  
toevoeging artikel

1. Een snelle motorboot moet zijn geregistreerd bij een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instelling. Deze instelling kent aan de eigenaar een registratieteken toe en geeft een



bijbehorend registratiebewijs af volgens een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld model.

2. Het registratiebewijs bedoeld in het eerste lid moet tijdens het gebruik van een snelle motorboot aanwezig zijn.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan nadere regels stellen met betrekking tot de registratie.
4. Het registratiebewijs moet op de eerste vordering van de in artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde ambtenaren ter inzage worden afgegeven.

#### Art. 8.02 Registratieteken toevoeging artikel

1. Een snelle motorboot mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien hij niet is voorzien van het, door de in artikel 8.01, eerste lid bedoelde instelling, toegekende registratieteken. Dit teken bestaat uit een of meer letters en een nummer, met een hoogte van ten minste 150 mm, een breedte van ten minste 100 mm en een stamdikte van ten minste 20 mm. Het moet goed waarneembaar zijn, in een van de ondergrond afwijkende kleur zijn aangebracht aan weerszijden van de boot op de huid midscheeps of aan de boeg;
2. Een snelle motorboot, welke ten gevolge van de constructie niet kan voldoen aan het in het eerste lid bepaalde omtrent de grootte van de registratieletters en nummers, moet zijn voorzien van een of meer letters en een nummer van ten minste respectievelijk 100 mm, 60 mm en 15 mm.

#### Art. 8.03 Inrichting

toevoeging artikel

Een snelle motorboot mag slechts deelnemen aan de scheepvaart indien:

- a. de inrichting van het schip en van de motor zodanig is, dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen;
- b. de afgewerkte gassen door een behoorlijk geluiddempende voorziening worden afgevoerd;
- c. de stuurinrichting deugdelijk en doelmatig is;
- d. het schip is voorzien van een technische inrichting, waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand of nagenoeg tot stilstand komen;
- e. een reddingsvest of een drijfkussen voor ieder der opvarenden aan boord is;
- f. een deugdelijk brandblusapparaat aan boord is.

#### Art. 8.04 Verplichtingen bestuurder toevoeging artikel

1. De bestuurder van een snelle motorboot moet tijdens het varen:
  - a. zijn gezeten op de voor hem bestemde zitplaats;
  - b. te allen tijde gebruik maken van de technische inrichting, bedoeld in artikel 8.03, eerste lid, onderdeel d;
  - c. zich zodanig gedragen, dat geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van het vaarwater wordt veroorzaakt;
2. De bestuurder draagt er zorg voor dat de motor van een snelle motorboot geen onnodige geluidshinder veroorzaakt.
3. De bestuurder draagt er zorg voor dat de motor van een stilliggende snelle motorboot niet onnodig lang of zonder redelijk doel in werking wordt gehouden.
4. De verplichting, genoemd in het eerste lid, onder a, is niet van toepassing indien de constructie van een snelle motorboot zodanig is dat de bestuurder het schip ook veilig staande dan wel slechts staande kan besturen.
5. De bestuurder die staande een snelle motorboot bestuurt is verplicht een reddingsvest te dragen.

#### Art. 8.05 Eigenaar toevoeging artikel

De eigenaar of houder van een snelle motorboot draagt er zorg voor dat niet in strijd met de artikelen 8.01, 8.02 en 8.03 wordt gehandeld.

#### Art. 8.06 Waterskiën toevoeging artikel

1. Onverminderd de bij algemene regeling vastgestelde andere voorschriften met betrekking tot het waterskiën is het verboden te waterskiën of te doen waterskiën, dan wel op soortgelijke wijze van de vaarweg gebruik te maken. De bevoegde autoriteit kan vaarwegen of gedeelten daarvan aanwijzen waarop dit verbod des daags niet van toepassing is.
2. De bestuurder van een snelle motorboot, die één of meer waterskiërs voortbeweegt, moet zich doen bijstaan door een mede opvarenden van ten minste 15 jaar oud als uitkijk.
3. De waterskiër moet zich zodanig gedragen dat geen gevaar of hinder voor andere gebruikers van de vaarweg kan worden veroorzaakt.

Hoofdstuk 9. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de in beheer bij het Rijk zijnde vaarwegen

Art. 9.01 Toepassingsgebied  
toevoeging artikel

Dit hoofdstuk is van toepassing op de in artikel 2, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement bedoelde vaarwegen voor zover deze in beheer zijn bij het Rijk.

Art. 9.02 Afmetingen  
toevoeging artikel

1. Een schip of een samenstel moet zich voor wat betreft de in bijlage 13 vermelde vaarwegen en kunstwerken houden aan de daar aangegeven grootste lengte, breedte en diepgang.
2. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van het eerste lid. Deze kan onder beperkingen worden verleend en hieraan kunnen voorschriften worden verbonden.

Art. 9.03 Ligplaats nemen (ankeren en meren)  
toevoeging artikel

1. Het is verboden op de in bijlage 14, onder a, vermelde vaarwegen, of gedeelten daarvan, ligplaats te nemen (ankeren en meren).
2. Op een gedeelte van een vaarweg, waar ligplaats nemen is toegestaan, mogen een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit, evenwel niet:
  - a. langer dan drie achtereenvolgende dagen ligplaats nemen;
  - b. aan herstelwerkzaamheden worden onderworpen;
  - c. worden geladen, gelost of ontgast;
  - d. binnen twaalf uren, nadat de in onderdeel a bedoelde periode is beëindigd, opnieuw ligplaats nemen.
3. Een duwstel als bedoeld in artikel 9.06, eerste lid, mag slechts worden samengesteld of ontkoppeld op de door de bevoegde autoriteit aangewezen plaatsen.
4. Het in het eerste lid genoemde verbod is op de in bijlage 14, onder b, genoemde vaarwegen niet van toepassing op een klein schip dat op een veilige plaats buiten het voor de doorgaande scheepvaart bestemde vaarwater ligt.
5. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van het eerste lid. Deze kan onder beperkingen worden verleend en hieraan kunnen voorschriften worden verbonden.

Art. 9.04 Kleine schepen  
toevoeging artikel

1. Op de in de bijlage 15 vermelde vaarwegen mag een klein schip slechts varen indien het is voorzien van een motor die voor onmiddellijk gebruik gereed is, en waarmee een snelheid van

ten minste 6 kilometer per uur door het water kan worden gehaald.

2. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen met uitzondering van de Geldersche IJssel moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen, met dien verstande dat het niet is toegestaan het vaarwater op te kruisen.
3. Het in het eerste lid genoemde verbod is op de daar bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de vaarweg ten westen van de sluizen van IJmuiden, niet van toepassing op schepen die bestemd zijn om door spierkracht te worden voortbewogen en ook daadwerkelijk als zodanig worden gebruikt.
4. Op de in artikel 10.01 genoemde vaarwegen alsmede op het Volkerak, Zuid-Vlije, de Krammer, het Zijde, het Mastgat, het Keeten en de Oosterschelde moeten een varende en een geankerd klein schip bij slecht zicht een goed functionerende radarreflector voeren.

Art. 9.05 Zeilplanken  
toevoeging artikel

Onverminderd artikel 9.04, eerste lid, is het op de voor de doorgaande vaart bestemde gedeelten van de in bijlage 16 opgenomen vaarwegen verboden te varen met een zeilplank.

Art. 9.06 Manoeuvrbaarheid van schepen en samenstellen  
toevoeging artikel  
(niet overgenomen)

Hoofdstuk 10. Bijzondere bepalingen voor de vaarwegen tussen de zee en de zeehavens

Art. 10.01 Toepassingsgebied  
toevoeging artikel

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de volgende vaarwegen:
  - a. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaanstuizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
  - b. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal en het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
  - c. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;

- d. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
  - e. de vaarwegen tussen de zee en de havens van de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluisen;
  - f. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefsluizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
  - g. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan.
2. Onder een haven is een laad- of losplaats begrepen.

Art. 10.02 Schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid  
toevoeging artikel  
(niet overgenomen)

Art. 10.03 Bijkomende lichten en bijkomend dagteken van schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid  
toevoeging artikel  
Een varend schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat, als bedoeld in artikel 10.02, moet als bijkomende tekens voeren:  
- des nachts: drie rode rondom schijnende lichten in een verticale lijn;  
- des daags: een zwarte cilinder;  
op de wijze en, wat de lichten betreft, met de lichtsterkte en de kleur, vermeld in de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Art. 10.04 Bijkomend licht en bijkomend dagteken van schepen die bepaalde gevaarlijk stoffen vervoeren  
toevoeging artikel  
1. Een schip, dat rechtstreeks van zee komt of rechtstreeks naar zee gaat en dat de gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 12, moet als bijkomende tekens voeren:  
- des nachts: een rood helder rondom schijnend licht;  
- des daags: de internationale seinvlag 'B'.  
2. Deze tekens moeten worden gevoerd daar waar zij het best kunnen worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 m.

Art. 10.05 Vlaggeseinen van het Internationaal Seinboek  
toevoeging artikel  
(niet overgenomen)

Art. 10.06 Wit lichtsein  
toevoeging artikel  
(niet overgenomen)

Art. 10.07 Meld- en uitluisterplicht  
toevoeging artikel

1. Een schip, dat is uitgerust met een marifooninstallatie moet zich tijdig voor aankomst in een der vaarwegen, genoemd in artikel 10.01, alsmede tijdig voor vertrek van een plaats gelegen binnen die vaarwegen melden en uitluisteren op het door de bevoegde autoriteit aangegeven marifoonkanaal volgens de daartoe gestelde regelen.
2. De in het eerste lid bedoelde regelen kunnen betrekking hebben op het gebruik van bepaalde communicatiemiddelen aan boord van het schip, het melden van aankomst, vertrek of positie van het schip, alsmede op gegevens met betrekking tot het schip, de daarmee vervoerde lading of de uit te voeren reis.

Art. 10.08 Bijzondere voorrangsregels  
toevoeging artikel

1. Voor wat betreft de bepalingen omtrent het uitwijken, is, in afwijking van de artikelen 6.03a, eerste lid, 6.04, eerste lid, 6.07, tweede lid, onderdelen c en d, 6.10, 6.13, 6.14, 6.16, eerste tot en met vierde lid, en 6.23, een schip verplicht aan een schip dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.
2. Artikel 6.09, tweede lid, geldt niet voor een schip dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert en dat wordt opgelopen door een ander schip.
3. Indien één van twee schepen die elkaar naderen op tegengestelde koersen een schip is dat de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03, voert, is artikel 6.04a niet van toepassing.
4. Schepen die de lichten of het dagteken, bedoeld in artikel 10.03 voeren moeten zich behoudens het derde lid onderling gedragen naar de vaarregels van hoofdstuk 6.

Art. 10.09 Verbod dicht langs een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert te varen  
toevoeging artikel  
Een schip mag behalve bij voorbijlopen en bij voorbijvaren op tegengestelde koersen niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip dat het licht of dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, voert.

- Art. 10.10 Ligplaats nemen in de nabijheid van een schip dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert toevoeging artikel
1. Een schip mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 m van een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, voert.
  2. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen afwijkingen toestaan.
  3. Een schip dat het licht of dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, moet voeren, mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 m van andere schepen.

Hoofdstuk 11. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de boventoeleidingskanalen op de Maas  
(niet overgenomen)

Hoofdstuk 12. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart op de langs de Westerschelde gelegen havens  
(niet overgenomen)

Hoofdstuk 13. Bijzondere bepalingen voor de scheepvaart van, naar en in de haven van Den Helder  
(niet overgenomen)

Bijlage 7. Verkeerstekens  
toevoeging bord A.18

A.18 (alleen BPR) Einde van het vaarweggedeelte waar door snelle motorboten zonder beperking van de snelheid mag worden gevaren.

Bijlage 13. Toegestane afmetingen van schepen op de vaarwegen bedoeld in artikel 9.02, eerste lid

(redactie: verkorte versie  $L < 55$  m)

Vaarweg	L in m	B in m	T in m
Drentse Hoofdvaart			
- Noord-Willemsvaart - km 43,7	26.76	5.80	1.55
Kanaal Almelo-De Haandrik			
- Almelo - zwaikom Hardenberg km 25,5	39	5.80	2.10
- km 25,5 - De Haandrik	39	5.80	1.90
Overijsselsche Vecht			
- gedeelte rijksweg 28 - stuw Junne	35	5.00	1.00
Flevoland			
- Noorderhaven Breezanddijk	50	11.50	2.80

Vecht			
- Weerdsuis - Nigtevecht	52	7.50	2.10
- Groote Zeesuis	45	6.50	2.10
- Oostsuis		6.50	1.95
- Middensuis	37	6.30	2.10
- Groote Zeesuis - IJmeer	45	7.50	1.80
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel			
- Doorslagsuis - km 2,2	35	5.30	1.50
- km 2,2 - Oudewater km 17,9		5.30	1.70
- km 17,9 - Haastrechtse brug	39	5.30	1.70
Zuid-Willemsvaart			
- Dieze - sluis 13 km	61	50.50	6.70
Bergsediepsuis	34	6.00	2.00

Bijlage 14. Ligplaats nemen

a. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, eerste lid, zijn:

1. de Oude Maas;
2. de Noord;
3. de Boven-Merwede;
4. de Beneden-Merwede;
5. de Dordtsche Kil;
6. de Nieuwe Maas;
7. de Nieuwe Waterweg;
8. de Maasmond;
9. het Calandkanaal;
10. het Beerkanaal;
11. de Schelde-Rijnverbinding;
12. het Kanaal door Zuid-Beveland;
13. het betonde vaarwater van het Brabantsche Vaarwater;
14. het betonde vaarwater van de Witte Tonnen Vlije;
15. het betonde vaarwater van het Volkerak;
16. het Julianakanaal;
17. het Kanaal Wessem-Nederweert;
18. de Noordervaart;
19. het Noord-Willemskanaal;
20. de Drentsche Hoofdvaart;
21. het Kanaal Zutphen-Enschede met Zijkanaal naar Almelo;
22. het Zwolle-IJsselkanaal;
23. het Meppelerdiep;
24. de Hollandsche IJssel;
25. het Amsterdam-Rijnkanaal;
26. het Balgzandkanaal;
27. de Stroobossertrekvaart;
28. het Kanaal Almelo-De Haandrik;
29. het Merwedekanaal;
30. de Weespertrekvaart, Gaasp en Smal Weesp;
31. het Noordhollandsche Kanaal;
32. de Vecht;

33. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
34. het Afgesloten-IJ;
35. de Veerhaven te Terneuzen;
36. het Hartelkanaal;
37. het Maas-Waalkanaal;
38. het Kanaal van Sint-Andries;
39. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
40. het Verbindingskanaal in het Bossche Veld;
41. de Zuid-Willemsvaart;
42. het gedeelte van de rivier de Maas gelegen bovenstrooms van Borgharen;
43. het Wilhelminakanaal;
44. het Markkanaal;
45. de Gekanaliseerde Dieze;
46. het Krabbersgat;
47. het Oostvaardersdiep;
48. het Noordzeekanaal.

b. De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.03, vierde lid, zijn:

1. de Boven-Merwede;
2. de Beneden-Merwede;
3. de Hollandsche IJssel;
4. de Oude Maas;
5. de Noord;
6. de Nieuwe Maas;
7. het Oostvaardersdiep.

#### Bijlage 15. Kleine schepen

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.04, eerste lid, zijn:

1. de vaarweg ten westen van de sluizen te IJmuiden;
2. het Noordzeekanaal;
3. de Noord;
4. de Oude Maas;
5. de Dordtsche Kil;
6. het Kanaal door Zuid-Beveland;
7. het Brabantsche Vaarwater;
8. de Witte Tonnen Vlije;
9. de Schelde-Rijnverbinding;
10. het Kanaal van Sint Andries;
11. de Boven-Merwede;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Gekanaliseerde Maas van Maastricht km 12 tot Borgharen;
14. het Julianakanaal;
15. de Waal;
16. de Boven-Rijn;
17. het Bijlandsch Kanaal;
18. het Pannerdensch Kanaal;
19. de Neder-Rijn tot aan de IJsselkop;
20. de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;
21. het Amsterdam-Rijnkanaal;

22. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
23. het Afgesloten-IJ;
24. de Nieuw Maas;
25. de Nieuwe Waterweg;
26. de Maasmond;
27. het Calandkanaal;
28. het Beerkanaal;
29. het Hartelkanaal;
30. de Koningshaven;
31. de Bakkerskil;
32. het Zuiddiepje.

#### Bijlage 16. Zeilplanken

De vaarwegen, bedoeld in artikel 9.05, zijn:

1. het Lateraalkanaal Linne-Buggenum;
2. de Gekanaliseerde Maas te Maastricht van km 8.8 - 12.0;
3. het Maas-Waalkanaal;
4. de Gekanaliseerde Maas benedenstrooms van Maasbracht tot aan het splitsingspunt met de voorhaven van de sluis te Heumen, met uitzondering van het gedeelte van de sluis te Linne tot de sluis nabij Roermond;
5. het betonde vaarwater van de Nieuwe Merwede;
6. het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
7. de Schelde-Rijnverbinding;
8. het Kanaal door Zuid-Beveland;
9. het Brabantsche Vaarwater;
10. de Witte Tonnen Vlije;
11. het betonde vaarwater van:
  - het Volkerak;
  - het Zuid-Vlije;
  - de Krammer;
  - het Zijpe;
  - het Mastgat;
  - het Keeten;
12. de Oosterschelde tussen Wemeldinge en de zuidelijke inloop van het Brabantsche Vaarwater;
13. de Lek benedenstrooms van het splitsingspunt met het Lekkanaal;
14. de Hollandsche IJssel benedenstrooms van de voorhaven van de Julianasluis;
15. de Buiten-, Voor- en Binnenhavens behorende bij de sluizen in de Afsluitdijk;
16. het Krabbersgat.

#### Bijlage 17. Manoeuvrerbaarheid van schepen en samenstellen (niet overgenomen)

## Rijnvaartpolitierglement

(Uittreksel) Rijnvaartpolitierglement 1983

wijziging eerste alinea, toevoeging tweede alinea

- 1e al. Tevens zijn in dit uittreksel de bekendmakingen aan de Rijnscheepvaart tot 1/1993 verwerkt, voor zover van belang voor de recreatievaart.
- 2e al. Door de recente invoering van het Zesde Wijzigingsbesluit van het BPR zijn de artikelen van het BPR die betrekking hebben op het varen met snelle motorboten en de artikelen uit het oude 'Bijzondere Reglement Kleine Vaartuigen' tevens van toepassing op de wateren waar het RPR geldt (zie Vaststellingsbesluit BPR, artikel 2, lid 3).

### Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Art. 1.02 Schipper  
toevoeging lid 7

7. De schipper mag in zijn functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, van medicijnen of van drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Indien hij een alcoholconcentratie in het bloed heeft van 0.8 promille of meer, dan wel hij een hoeveelheid alcohol in het lichaam heeft die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed oplevert, is het de schipper verboden het schip te voeren.

Art. 1.03 Verplichtingen van de bemanning en van andere personen die zich aan boord bevinden  
toevoeging lid 4

4. De leden van de dienstdoende minimum bemanning in de zin van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn, en van andere personen aan boord die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van het schip bepalen, mogen in hun functioneren niet worden belemmerd door oververmoeidheid of de gevolgen van het gebruik van alcohol, van medicijnen of van drugs, dan wel door enige andere oorzaak. Indien zij een alcoholconcentratie in het bloed hebben van 0.8 promille of meer, dan wel zij een hoeveelheid alcohol in het lichaam hebben die een zodanige alcoholconcentratie in het bloed oplevert, is het de in de eerste alinea genoemde personen verboden de koers en de snelheid van het schip te bepalen.

Art. 1.07 Ten hoogste toegelaten belading; ten hoogste toegelaten aantal passagiers  
toevoeging lid 3, stabiliteit van containerschepen (niet overgenomen)

Art. 1.09 Bediening van het roer  
toevoeging laatste zin in lid 3

3. Ten einde te verzekeren dat het schip op de juiste wijze wordt gevoerd, moet de roerganger in staat zijn alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder moet hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht hebben en in de gelegenheid zijn geluidsseinen te horen. Indien geen voldoende vrij uitzicht mogelijk is, moet dit worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel, waarmede over een voldoende ruim gezichtsveld een helder en onvertekend beeld wordt verkregen.

Art. 1.10 Scheepsbescheiden  
toevoeging onderdeel n, o en p in lid 1

1. Aan boord van een schip moeten de volgende bescheiden, voor zover deze door de daartoe gestelde bijzondere bepalingen vereist worden, aanwezig zijn:
- n. het attest betreffende de inbouw en het functioneren van de tachograaf;
  - o. de verklaring betreffende de inbouw en het functioneren van de radarinstallatie en de bochtaanwijzer;
  - p. het bewijs van betaling van de jaarlijkse bijdrage in het sloopfonds waaronder het schip ressorteert.

### Hoofdstuk 4. Geluidsseinen van schepen; marifoon; radar

Art. 4.05 Marifoon  
toevoeging lid 3

3. teken B. 11 (bijlage 7) geeft aan dat een schip gebruik moet maken van marifoon overeenkomstig de daarop betrekking hebbende bepalingen van hoofdstuk 9 van dit reglement, dan wel overeenkomstig de door de bevoegde autoriteit ter uitvoering van randnummer 10508 van het ADNR vastgestelde voorschriften.

Art. 4.06 Radar  
toevoeging zin in lid 1

1. ... Onverminderd artikel 1.09, derde lid, mag des daags bij goed zicht van radar worden gebruik gemaakt teneinde hiermede te oefenen, zonder dat zich een zodanig persoon aan boord bevindt.

## **BEVEILIGING BINNENVAARTSCHEPEN SOMS ZO LEK ALS EEN MANDJE**

DRIEBERGEN - Over het algemeen komt de binnenvaart pas in het nieuws wanneer er sprake is van blokkades van aktievoerende binnenschippers voor een evenredige vrachtverdeling via de beurs. Maar zeker niet omdat ook de binnenvaart zijn evenredige deel krijgt van diefstallen en inbraken. Want een inbraak in een woning, en dus ook in een binnenvaartschip, is geen voorpaginanieuws meer. Aldus een artikel in Preventie, vakblad voor beveiliging en veiligheid.

'Iedereen loopt tegenwoordig de kans geconfronteerd te worden met inbraak, zowel in de woning als in het bedrijf. En dus ontkomt in de alledaagse praktijk ook de binnenvaart niet aan deze ergernis. Een binnenvaartschip is tenslotte een combinatie van woning en bedrijf. Ook hier is er voor de crimineel genoeg te halen. Zijn het niet de privé-spullen van de schipper, zijn gezin of de bemanning dan is het wel de kostbare communicatie- en navigatie-apparatuur. Het is niet zo verwonderlijk dat de concentratie van deze vorm van criminaliteit vooral te vinden is in de grote (binnen)havens, zoals Rotterdam en Amsterdam en op de grote Duitse kanalen.

Het wordt de laatste jaren steeds duidelijker dat de overheid de voorkoming en bestrijding van inbraak en diefstal mede een verantwoordelijkheid ziet van de burger. Het zorgen voor een adequate beveiliging is dan ook in deze bedrijfstak mede een verantwoordelijkheid voor de opvarenden. Men moet dan echter wel op de hoogte zijn van de mogelijkheden van beveiliging.

Ook hier begint inbraakpreventie met een aantal gemakkelijk te nemen maatregelen die door hun eenvoud soms vergeten worden. Zij zijn echter een -belangrijk- onderdeel van beveiliging tegen inbraak en diefstal.

Hoewel in de praktijk, door lokale omstandigheden, lang niet altijd de volgende aanbevelingen kunnen worden opgevolgd, kan men toch proberen bij de keuze van de ligplaats rekening te houden met:

- Is er eventueel geregeld toezicht op de wal/kade?
- Ligt de plaats binnen het zicht van permanent bezette posten van sluiswachters, brugwachters en dergelijke?
- Is de ligplaats 's nachts verlicht?
- Kan de toegang tot de kade eventueel afgesloten worden?
- Kunnen er afspraken gemaakt worden met bijvoorbeeld andere gebruikers van de ligplaats om op te letten of met de politie voor de route van een surveillance of met een bewakingsbedrijf?

### **Sleutelbeheer**

Een slot moet goed gebruikt worden, anders heeft het geen zin. Dit geldt zowel voor een huis als een bedrijf of een schip.

In elk geval moet men weten of alleen daartoe bevoegde personen een sleutel in bezit hebben en of (reserve)-sleutels goed zijn weggeborgen. Er moet in het bijzonder worden opgelet of deuren tussen woongedeelte, stuurhut en ruim en tussen bemanningsverblijf en ruim van goed hang- en sluitwerk zijn voorzien en bij afwezigheid zijn afgesloten, als waren het buitendeuren.

Waardevolle goederen, zowel uit het woongedeelte als uit de stuurhut, moeten zoveel mogelijk voorzien worden van een codering (bijvoorbeeld het registratienummer van het schip).

Het is goed om voor waardevolle goederen (die zich qua omvang daarvoor lenen) en waardepapieren een kluisje aan boord te hebben. Dat moet dan natuurlijk wel goed verankerd zijn zodat hij niet makkelijk is los te halen en te verplaatsen. Bovendien mag hij door onbevoegden ook niet makkelijk geopend kunnen worden.

Men kan maar beter geen gereedschappen en dergelijke aan dek of op de wal laten rondslingeren die door criminelen kunnen worden gebruikt om zich toegang te verschaffen.

Goed aangebrachte beveiligingsverlichting werkt preventief. Deze moet wel aan een aantal voorwaarden voldoen:

- Ze moet zodanig zijn aangebracht dat ze bijdraagt aan de zichtbaarheid van de inbreker.
- De armaturen moeten van slagvast materiaal zijn.
- Indien de energievoorziening sabotage-gevoelig is (kabels tussen wal en schip) kan voor de beveiligingsverlichting het beste gebruik worden gemaakt van eigen stroomvoorziening in combinatie met energiezuinige lampen.
- Bij gebruik van eigen stroomvoorziening die naar 220 Volt kan worden omgevormd, kan men overwegen gebruik te maken van verlichting in combinatie met detectie-apparatuur, zodat de brandduur beperkt wordt.

### **Bouwkundige maatregelen**

Ook (scheeps)bouwkundige inbraak preventieve maatregelen beginnen bij de beveiliging van deuren en ramen. De meeste inbrekers verschaffen zich toegang door het forceren van hang- en sluitwerk, ruiten en deurbladen, kozijnen, luiken, lichtkoepels en ventilatie openingen. Bij binnenschepen speelt een rol dat bevestiging en toepassing van hang- en sluitwerk sterk afhankelijk is van het materiaal waaruit kozijnen, posten, wanden en daken van woongedeelten en stuurhut zijn opgebouwd.

Hout, staal en aluminium vergen ieder een aparte benadering van hang- en sluitwerk, beglazingswijze en dergelijke.

Houten deuren moeten om twee redenen minimaal vier tot vijf cm dik zijn. Ten eerste om voldoende weerstand te kunnen bieden aan een inbraakpoging en ten tweede om een slot voldoende houvast te geven. Houten kajuitdeuren die niet aan deze voorwaarde voldoen moeten versterkt worden, bijvoorbeeld door ze te voorzien van een metalen plaat. Een stalen deur, naar binnen of naar buiten draaiend, kan het beste aan paumellenscharnieren worden afgehangen. Op zich hoeven deze scharnieren niet extra te worden beveiligd, maar bij naar buiten draaiende deuren bestaat de kans dat deze scharnieren worden afgezaagd. In een dergelijke situatie kan men inbraakwerende scharnieren of (gelaste) dievenklauwen toepassen.

De deurstijl van een metalen deur is vaak smal. Een standaard cilinder insteekslot past hier dan ook niet in. Daarom kunnen deze deuren beter worden voorzien van een of meer zwenkschootsloten. Bij dubbele stalen deuren moet de deurhelft die niet als loopdeur wordt gebruikt voorzien worden van kantschuiven in boven- en onderdorpel. Voor de loopdeur wordt een driepuntsvergrendeling aanbevolen om mogelijke bereikbaarheid van de bediening van de kantschuiven te verhinderen. De problematiek bij aluminium deuren is nagenoeg gelijk aan die van stalen deuren. Bij toepassing van een aluminium kozijnstijl moet deze wel ter hoogte van de nachtschoot verstevigd worden. Bij alle drie de genoemde materialen dient men er rekening mee te houden dat eventuele kieren tussen deur en stijl worden afgedicht met bijvoorbeeld een "secu-strip". Met name in de stuurhut vormen ramen de zwakste plek in de beveiliging. De inbreker kan gemakkelijk en met het minste risico binnen dringen als hij na het inslaan of gedeeltelijk uitsnijden van de ruit de vergrendeling aan de binnenzijde opent. Een inbreker klimt niet zo vaak door een gebroken ruit naar binnen als men denkt, want in dat geval moet hij eerst alle scherpe glasresten wegslaan om zich niet te verwonden. Het is een goede zaak ramen die geopend kunnen worden te voorzien van afsluitbare raamvergrendelingen of raamafschermingen en aan de scharnier zijde van dievenklauwen of-pinnen. Lichtkoepels dienen, als ze niet gemaakt zijn van slagvaste kunststof, aan de onderzijde te zijn voorzien van traliewerk of strekmetaal. Om het afnemen van de koepel te verhinderen kan voor de bevestiging het beste gebruik gemaakt worden van preventieve moeren. Daar waar beglazing kan worden vervangen door slagvaste kunststof, wordt dit aanbevolen.

### **Electronische maatregelen**

Inbraaksignaleringsystemen mogen nooit los gezien worden van bouwkundige beveiliging (zoals deugelijke sloten). Immers, indien er geen fouten zijn gemaakt, signaleren alarmsystemen slechts een inbraak maar voorkomen hem niet en verhogen evenmin de voor een inbraak benodigde tijd. Een detector registreert een inbraak of een poging daartoe. Deze registratie wordt omgezet in een elektrische impuls, die naar de centrale van het systeem gaat. De centrale zet de ontvangen puls om in een alarmsignaal. Een alarmsignaal kan bestaan uit:

- Een akoestisch en/of optisch signaal binnen of buiten de te bewaken ruimte (sirene en zwaailicht): 'luid alarm'.
- Een signaal dat direct terecht komt bij de politie, een particuliere alarm centrale of bij anderen: 'stil alarm'.

### **Haken en ogen**

Hoewel in principe de meeste detectie-systemen ook op binnenvaartschepen kunnen worden toegepast zitten er toch een paar haken en ogen aan:

- Een aantal systemen bestaat alleen in een 220 V uitvoering. Indien het schip hier niet over beschikt maar afhankelijk is van een walvoorziening kan sabotage mogelijk zijn.
- Afhankelijk van de opbouw van stuurhut en kajuit zal passief infrarood door het werkingsprincipe storingsgevoeliger zijn dan op de wal. Passief infrarood wordt minder gevoelig als de omgevingstemperatuur stijgt.
- Bij radar dringen de uitgezonden energie golven door glas en lichte bouwmaterialen heen, hetgeen tot detectie van signalen buiten de ruimte kan leiden.
- Doormelding (stil alarm) moet via een telefoonlijn gebeuren. De vaste walverbinding geeft dan weer het probleem van de sabotage-gevoeligheid, terwijl de draadloze telefoonverbinding het nadeel heeft dat altijd voor het inschakelen van het systeem de centrale op de hoogte moet worden gebracht van de ligplaats.

Als men, rekening houdende met bovengenoemde knelpunten bij een stil alarm, een alarmsysteem wil laten installeren, moet men zich realiseren dat het alternatief, een luid alarm, ook problemen kent. Wanneer men bijvoorbeeld aan de kade van een industrieterrein ligt of ver buiten de bebouwde kom, is de kans dat er bij een alarm opvolging aan wordt gegeven vrij gering. Juist de laatste tijd komt er steeds meer (draadloze) beveiligingsapparatuur op de markt, maar duidelijk uitgekristalliseerd zijn de



problemen en hiermee de aangedragen oplossingen nog niet. Een en ander betekent niet dat men te allen tijde af moet zien van elektronische beveiliging. Wel dat men zich voor de aanschaf van een installatie goed moet laten voorlichten. Goede beveiliging van een binnenvaartschip is best mogelijk, maar nog sterker dan bij woningen is er hier sprake van maatwerk. Voor de (scheeps)bouwkundige beveiliging is het belangrijk een en ander in overleg met de werf en een erkend slotenspecialist te realiseren. Verder zijn in de meeste havensteden 'REB-erkende' bedrijven die voldoende vakkennis in huis hebben om ook in bijzondere situaties, in overleg met betrokkenen, een advies te kunnen geven over de toepassing van elektronica.

Uit: Schuttevaer 105 jrg. nr. 49

### **ZWARE STRAF VOOR DRONKEN SCHIPPER**

DEN HAAG Schippers die, met een flinke slok op, aan het stuur staan moeten binnenkort rekening houden met een zware straf. De bepalingen hierover in de wet zijn straks aanzienlijk zwaarder. Justitie minister Hirsch Ballin heeft dit samen met zijn collega May-Weggen aan de Tweede Kamer laten weten.

Beide ministers reageren hiermee, na vragen van VVD-kamerleden, op het aan de grond lopen van een schip bij Borssele. Een dronken Belgische loods maakte enkele maanden geleden deze fout in de Westerschelde. Voor de Nederlandse justitie is tot nu toe de loods niet de stuurman aan boord, al kreeg de Belgische loods in zijn eigen land wel straf.

Door wetwijzigingen is binnenkort zowel varen als vliegen onder invloed, zowel door het gebruik van alcohol als drugs, strafbaar. In de Nederlandse luchtvaart krijgt een piloot een alcoholtest voor de vlucht, waardoor het probleem in de praktijk niet bestaat. Een ademtest behoort straks ook tot de mogelijkheden om schippers en stuurlieden te controleren.

Volgens justitie zijn er tot nu toe met weinig binnen- of zeeschepen problemen geweest, maar des te meer met alcoholgebruik door opvarenden van plezierjachten en zeilboten. Als een politiecontrole bij de bestuurder van een schip teveel alcohol constateert behoort straks zowel een hoge boete als, bij het in gevaar brengen van levens, een gevangenisstraf tot de mogelijkheden.

Uit: Schuttevaer 105 jrg. nr. 49

### **EEN GELUK BIJ EEN ONGELUK**

Goed voorbereid gingen wij van wal en op weg naar Frankrijk. Wij namen de route via de Maas naar België. Het was begin mei 1993. Het was prachtig weer en dat bleef ons vergezellen toen we België in gingen. Na een overnachting in Huy verheugden we ons op een bezoek aan de stad Namen. Maar dat zou op zich laten wachten, want nadat we uit Huy waren vertrokken hoorden en voelden we plotseling een flinke klap onder de boot. Het bleek een grote balk te zijn, die onze schroef had geraakt. Even later zei mijn man: "Stuur jij eens even!" De motor trilde zo, dat mijn man het luik opende en tot zijn grote schrik zag dat het water tot aan de motor schommelde. Hij uitte een kreet, die ik maar niet zal herhalen. Meteen werd de lenspomp aangezet en stuurden we de boot naar de wal. Nadat we hadden afgemeerd, riep ik mannen te hulp die daar aan het werk waren, maar door de paniek was ik het beetje Frans dat ik kende helemaal vergeten. Niemand kon iets doen. Ongeveer honderd meter verder lag een tagrijnschip, met scheepsartikelen te koop. De beheerder sprak gelukkig een beetje Nederlands en begreep dat er gehandeld moest worden. Hij helde de brandweer en daarna de dichtstbijzijnde werf, die zich ongeveer 8 kilometer verderop, richting Namen, bevond. Intussen had mijn man de inboedel op de wal gegooid en het aggregaat aangezet om de accu's te voeden. De motor kon niet blijven draaien en de lenspomp had stroom nodig. Wat een geluk dat we een aggregaat en een goede lenspomp aan boord hadden. (Heeft u die ook aan boord?) Steeds liep ik met de hond heen en weer tussen de Tagrijn en onze "Erro III" om te kijken of de lenspomp het wel volhield. Mijn man had de spullen weer aan boord gehaald omdat hij dacht dat we verder moesten varen naar een werf. Maar even voor de brandweer arriveerde, had hij alles van boord gehaald omdat de touwen weer strak stonden. Zo ging het wel vier keer. De pomp van de brandweer was te groot; dus zij konden ons niet helpen. De "Wirrel-Warrel" van de familie Out uit Beverwijk heeft ons toen gesleept naar Beez, vlak voor Namen. We vertrokken om ongeveer 14.15 uur en om circa 18.00 uur arriveerden we bij de werf. Al het personeel was al naar huis. Gelukkig lag er een Belgische spits afgemeerd, dus langs zij. De schipper verzorgde een pomp op walstroom. Toen eindelijk de patroon van de werf aankwam, bleek dat de hijskraan defect was. 's Avonds om een uur of tien verschenen er op de wal een paar grote lampen. Gelukkig, want wat duurt wachten dan lang. Toen moesten we nog om een ponton heen worden gesleept. Onze eigen lenspomp ging weer aan en de "Wirrel-Warrel" nam ons weer

op sleeptouw. Zo kwamen we bij de kraan, waar de kademuur wel drie meter hoog was. De schipper van de spits voer met ons mee om te helpen met de singels. Het ging ook nog regenen. Wij moesten met de hond van boord en werden uitgenodigd op de "Wirrel-Warrel". Moe en hongerig namen we samen met alle "bergers" een drankje! In onze boot was het een puinhoop, maar we stonden droog. De volgende dag bleek dat onze schroefas was verbogen en dat het water door de beschadigde schroefaskoker naar binnen kwam. Ik heb contact gezocht met Duinker & Goedkoop, onze verzekering. Wat hebben zij ons fantastisch geholpen! Het was een dure reparatie. Als we die hadden moeten betalen, was al ons geld op geweest en hadden we terug naar Nederland gemoeten. Er was contact tussen Duinker & Goedkoop en de werf. Het geld werd overgefaxed. Mede daardoor konden wij onze vakantie een paar dagen later voortzetten. Ook na de vakantie heeft Duinker & Goedkoop de zaken prima verzorgd; onder andere werden de spullen vergoed die wij in de verwarring waren kwijtgeraakt. Zo ziet u maar hoe belangrijk het is dat je spullen en je verzekering goed in orde zijn. Alleen hoop ik dat dit u bespaard blijft, want ondanks alle goede zorgen en hulp hopen wij dit nooit meer mee te maken. Langs deze weg willen wij alle mensen die ons hebben geholpen, en ook Duinker & Goedkoop nogmaals hartelijk bedanken!

Mevr. J. Groen-Rijkhoff van de "Erro III"

Uit: Prikkel, nr. 6, december 1993

### **DIESELDIERTJES...**

Als uw diesel slecht stationair loopt, helemaal niet stationair loopt, niet op toeren wil komen, of steeds afslaat als u "gas geeft", hebt u een probleem, waarvan de oplossing in meerdere richtingen kan worden gezocht. Als bovendien het brandstoffilter dicht zit met een niet te identificeren drab, dat lichtelijk tot zwaar naar rotte eieren stinkt, is er maar een oorzaak mogelijk: ongedierte in uw brandstofsysteem!

Uw brandstoftank is, denk ik, het meest veronachtzaamde onderdeel van uw hele motor, terwijl hieruit, zoals velen van ons zullen hebben ondervonden, toch vrij grote ongemakken zelfs vrij kostbare reparaties kunnen voortvloeien. Die ongemakken en reparaties kunnen, voor wat betreft de brandstoftank, worden veroorzaakt door:

- vuil, sof, zand, roest, gruis. Dergelijk vaste stoffen kunnen tijdens het tanken, via de ontluuchtingspijp, of door vrijkomen van de tankwanden of de brandstofleidingen in de brandstof komen en op de tankbodem bezinken.
- water, ofwel van buiten af, hetgeen vaak met veel moeite is te voorkomen of te verhelpen, ofwel van binnen uit, wat een natuurlijk verschijnsel is, dat op grond van de eigenschappen van brandstoffen niet is te voorkomen.
- microbiologische besmetting, waarover het onderstaande artikeltje gaat.

Hoewel het moeilijk is voor te stellen dat enig levend wezen zich met dieselolie zou willen voeden, bestaat er een selecte groep microben (sommige gisten, fungi en bacteriën) die ervan leven. Ze leven en planten zich voort in de scheidingslaag tussen dieselolie en water, dat altijd aanwezig is op de tankbodem. Zij vormen kolonies die, nog afgezien van het dichtslibben van het brandstoffilter, ernstige schade aan de dieselmotor zelf kunnen aanbrengen. Velen van ons zijn of waren zich van deze vorm van leven op de bodem van de brandstoftank volkomen onbewust. Veel jachten varen dan ook een heel seizoen op een tank dieselolie en de eigenaren schenken aan dit verschijnsel totaal geen aandacht bij het vervangen van het brandstoffilter tijdens het zomer- of winterklaarmaken van hun boot. Het rode, zwarte of groene slijm dat de aanwezigheid van algvorming verraadt, ontgaat hen daardoor volkomen. Gelukkig hebben tot dusverre slechts relatief weinig watersporters met dit probleem te maken gehad. Maar de commerciële scheepvaart kent dit verschijnsel al lang. Helaas verspreidt het euvel zich momenteel zo snel, dat de grote oliemaatschappijen thans de bestrijding van deze 'besmetting' in hun research hebben opgenomen. Oliemaatschappijen en microbiologen noemen deze microben SRB's (zwavelreducerende bacteriën). De sporen daarvan kunnen worden gedragen door lucht en water en zijn vrijwel altijd in de brandstof aanwezig vanaf het raffinageproces tot en met de eindgebruiker. Dieselolie, als organische stof, voorziet in alles waarop deze microben leven. Ze 'ontkiemden' in het water dat door condensatie of door externe oorzaken steeds in de tank aanwezig is, en voeden zich met het zwavel en de koolwaterstoffen van de brandstof. Dieselolie, die lange tijd ongebruikt en ongestoord blijft (zoals in de tanks van jachten tijdens de winterberging) is een ideale broedplaats voor deze kolonies, die vaak bestaan uit meerdere soorten microben. Hun verschijningsvorm varieert afhankelijk van de soort, van drab tot slierten die op stukjes glasvezel lijken. "Cladisporum resinae" een fungus, is de meest voorkomende soort.

In de praktijk is het niet moeilijk om vast te stellen of uw tank is besmet. De brandstof zal stinken, meestal naar rotte eieren (waterstofsulfide). Ze zal donker(der) van kleur zijn, in sommige gevallen zelfs lichtelijk troebel en een zo diep mogelijk uit de tank getrokken monster zal daarvan de ernstige verschijnselen vertonen. Onverschillig van welke soort zij zijn, hebben alle microben water nodig om te ontkiemen en zich voort te planten. Helaas voorzien vrijwel alle brandstoftanks daarin in voldoende of zelfs (te) ruime mate. De retourbrandstof van de verstuivers verwarmt namelijk de inhoud van tank enigszins en als 's nachts de temperatuur daalt, condenseert er waterdamp op de wanden van de tank. Het condensaat bezinkt daarna op de tankbodem...

Brandstof, die lange tijd stilstaat en daarna wordt geschud, zoals o.a. bij jachten, verschaft de kolonies een perfect milieu, om nog maar te zwijgen van de 'goedkope' dieselolie voor de commerciële vaart, die, omdat de kwaliteitsgraad lager is, meer zwavel bevat en daarmee ook meer voedsel voor de microben en dus een grotere kans op besmetting. Brandstofgebrek, hoe vervelend en gevaarlijk ook, is echter in geen geval het enige gevolg van deze schadelijke creaturen. SRB's ontwikkelen namelijk waterstofsulfide en de daardoor afgescheiden zuren komen ook in de brandstofleidingen, -pompen, en -verstuivers, waarvan ze de oppervlakken van de kwetsbare delen aantasten. Na langere tijd kan dit een behoorlijke schade betekenen. In de commerciële dieselopslagtanks heeft deze bacteriële werking (metaal)plaatmateriaal van 12 mm dikte in 6 maanden doorgevreten!

Wat is er tegen te doen?

In principe eenvoudig de levensvoorwaarden van de bacteriën wegnemen door uw tank vrij van water en vuil te houden... Dat is echter gezien de eerder genoemde condensvorming makkelijker gezegd dan gedaan. Steeds meer tanks kunnen tegenwoordig niet meer worden afgetapt. En afgezien daarvan, is het schoonmaken van een brandstoftank ook een verre van makkelijke of plezierige klus. Om de condensatievlakken zo klein mogelijk te houden dient u de brandstoftank steeds zoveel mogelijk 'afgevuld' te houden en indien mogelijk ook steeds het condensaat zoveel mogelijk af te tappen. Ook kan een biocide of fungicide aan de tank worden toegevoegd. De daardoor gedode organismen belanden daarna als fijn stof in het brandstoffilter. Na elke 'bunkerstop' dient u echter ook steeds een, op de ingenomen hoeveelheid brandstof afgepaste hoeveelheid biocide te suppleren. Deze biociden hebben echter ook hun nadelen: ze zijn slechts verkrijgbaar in grote hoeveelheden, welke zijn afgestemd op de commerciële vaart, -

wegtransport en - opslag. Hierdoor zijn ze moeilijk doseerbaar hetgeen kan leiden tot 'overkill' in de kleine tankjes van jachten of tot -bij mensen- vergiftigingsverschijnselen. Sommige biociden bevatten bovendien alcohol in de vorm van methanol, welke stof vrij schadelijk is voor scheepsdiesels. Er zijn verschillende soorten in de handel: giftige stoffen, stoffen die de gevolgen opheffen (hars- en wasachtige substanties in het brandstofsysteem) en emulgators voor het water in de tank. Een van de nieuwste ontwikkelingen is een soort filter waarin een magnetisch veld wordt onderhouden, dat de moleculaire opbouw van de organismen verbreekt, waarna hun stoffelijke resten deels in het brandstoffilter en deels in de cilinder worden gecremeerd. Deze unit is echter verre van goedkoop (ongeveer f 350,- voor het kleinste type) en wordt dan ook slechts in de commerciële vaart toegepast. Gezien de snelle uitbreiding van de hierboven omschreven 'besmetting' lijkt het verstandig om voorlopig een set reserve brandstoffilters bij u te hebben tot het tijdstip waarop de brandstofproducenten het 'ongedierte' definitief hebben verbannen!

O. Schilp

Dit artikel van Peter Nielsen is verkort overgenomen uit Yachting Montly.

Uit: Prikkel, nr. 6, december 1993

## **HALON HANDBLUSSERS VERBODEN OP RIJN**

ROTTERDAM - Vanaf 1 januari is het verboden halon als blusmiddel in handblussers te gebruiken in de internationale Rijnvaart. De Centrale Rijnvaartkommissie besloot dit in de voorjaarszitting van 1993. Het gebruik van Halon 1301 als blusmiddel in vast ingebouwde blusgasinstallaties die voor 1 april zijn ingebouwd, blijft toegestaan. Halon is verboden omdat het de ozonlaag aantast. In Nederland is het toegestaan halon te gebruiken in blustoestellen of blusgasinstallaties, als deze voor 1 januari 1993 in gebruik zijn gesteld. Na 1 januari 1995 mogen deze blustoestellen of blusgasinstallaties alleen opnieuw gevuld worden als het gebruikte halon door regeneratie is verkregen.

Uit: Schuttevaer nr. 52, 31 december 1993

## AANSPRAKELIJKHEID

In de Juridische Reeks van het NIA (Nederlands Instituut voor Arbeidsomstandigheden, red.) is een nieuwe uitgave verschenen: Arbeidsomstandigheden en aansprakelijkheid. De laatste decennia neemt de aandacht voor goede arbeidsomstandigheden toe. Tal van wetten en regelingen zorgen ervoor dat nagenoeg iedere werknemer in Nederland zo goed mogelijk wordt beschermd tegen gevaren voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn. Deze wetgeving, met vooral de Arbowet, geeft steeds duidelijker de grenzen van het toelaatbare aan. Vooral in de toename van het aantal civiele procedures is dit zichtbaar. De behoefte aan informatie over de grenzen van aansprakelijkheid en arbeidsomstandigheden groeit. De zojuist verschenen brochure uit de juridische reeks gaat over de grenzen van strafrechtelijke en civielrechtelijke aansprakelijkheid in relatie tot arbeidsomstandigheden. In deze brochure staan naast een uitleg over de wettelijke bepalingen en zaken als aansprakelijkheid van werkgever(s) en werknemers, taken en mogelijkheden van de Arbeidsinspectie, zorgplicht en schuld en bewijslast. Tevens bevat het boekje relevante wetteksten en voorbeelden van jurisprudentie. Deze laten zien hoe de zorg om arbeidsomstandigheden meetelt in een rechtelijke uitspraak. Tot slot beschikt de brochure over onder meer een register, een overzicht van rechtelijke uitspraken en een overzicht van relevante literatuur en adressen. Deze brochure is bedoeld voor iedereen die taken heeft op het gebied van arbeidsomstandigheden. De brochure Arbeidsomstandigheden en aansprakelijkheid is geschreven door mw. S. Foks en staat onder redactie van mw. L. Hoogendijk en mr. J.H. Kwantes. De brochure kost f 17.50 excl BTW en verzendkosten. Inlichtingen: NIA, afd. Verkoop, tel. 020-5498404/465.

Uit: Arbeidsomstandigheden Concreet 2 (1993) november

## WAT BETEKENT DE NIEUWE ARBOWET VOOR BEDRIJVEN?

Door: Jan Harmen Kwantes

Per 1 januari 1994 is het zover: Als de Eerste Kamer akkoord gaat treedt de vernieuwde Arbowet in werking. Maar wat betekent dat voor bedrijven? Wat verandert er wel, wat blijft hetzelfde? Wie mag wat gaan doen, en wat voor papieren moet hij daar voor hebben? Wat wordt de rol van de arbodeskundige? Bestaat de aangewezen werknemer eigenlijk nog? De zaken maar eens op een rijtje gezet.

## Overgangsregeling

Op 1 januari 1994 zijn er onvoldoende arbodiensten beschikbaar. Dit betekent dat er een overgangsregeling komt. De verplichting voor bedrijven om zich aan te sluiten bij een arbodienst wordt gefaseerd ingevoerd. Bedrijven aangesloten bij de volgende bedrijfsverenigingen moeten per 1 januari 1996 voldoen aan de verplichting om een arbodienst aan te trekken:

- overheidsdiensten;
- bouwnijverheid;
- slagers- en vleeswarenbedrijf;
- gezondheid, geestelijke en maatschappelijke belangen;
- hout- en meubelindustrie en groothandel in hout;
- grafische industrie;
- metaalindustrie en elektrotechnische industrie;
- metaalnijverheid;
- vervoer.

Bedrijven die zijn aangesloten bij de volgende bedrijfsverenigingen moeten per 1 januari 1998 voldoen aan de verplichting om een arbodienst aan te trekken:

- nieuwe industriële bedrijfsvereniging;
- nieuwe algemene bedrijfsvereniging;
- hotel-, restaurant-, café-, pension- en aanverwante bedrijven;
- detailhandel, ambachten en huisvrouwen;
- zuivelindustrie;
- tabaksverwerkende industrie en agrarische bedrijven;
- haven- en aanverwante bedrijven;
- binnenscheepvaart en visserij;
- bakkersbedrijf;
- koopvaardij;
- bank- en verzekeringswezen, groothandel en vrije beroepen;
- niet-aangesloten werkgevers.

Maar bedrijven moeten per 1 januari 1994 wel zelf beginnen met de risico-inventarisatie en -evaluatie, het ziekteverzuimbeleid, het arbeidsgezondheidskundig onderzoek en het arbeidsgezondheidskundig spreekuur. Tot 1 januari 1996 resp. 1998 mogen anderen dan de arbodienst bedrijven daarbij behulpzaam zijn.

De komende Arbowet kent vijf belangrijke nieuwe onderwerpen:

1. risico-inventarisatie en -evaluatie;
2. ziekteverzuimbeleid;
3. deskundige ondersteuning door arbodeskundigen;
4. bedrijfshulpverlening;
5. arbeidsgezondheidskundig onderzoek en -spreekuur.

## Risico-inventarisatie en -evaluatie

Alle bedrijven zullen een schriftelijke risico-inventarisatie en -evaluatie moeten maken. Dit betekent dat het bedrijf een overzicht moet zien te krijgen van alle gevaren binnen een bedrijf. Niet alleen een overzicht van gevaren op het terrein van veiligheid, maar ook op terrein van gezondheid en welzijn. Dit overzicht moet betrekking hebben op alle afdelingen en alle medewerkers van het bedrijf. Dit inzicht in de gevaren van een bedrijf is van groot belang. Zo ontstaat een compleet beeld van alle arboknelpunten (gevaren) in het bedrijf. De risico-inventarisatie vormt de basis voor de risico-evaluatie: Op basis van de risico-inventarisatie moet het bedrijf samenhangende maatregelen gaan nemen om de gesignaleerde gevaren op te heffen of te verminderen. Feitelijk wordt met de risico-evaluatie het arbobeleid ontwikkeld.

Wie moet de risico-inventarisatie en -evaluatie uitvoeren? Dat is in principe de werkgever. Maar de werkgever zal in de praktijk dit werk opdragen aan een of meer werknemers. Dit hoeven geen arbodeskundigen van een deskundige dienst of arbodienst te zijn. Wie de risico-inventarisatie en -evaluatie moet gaan uitvoeren is dus ter beoordeling van de werkgever. Er wordt door de overheid ook niet voorgeschreven hoe de risico-inventarisatie en -evaluatie moet worden uitgevoerd. Gelukkig bestaan er al instrumenten om zo'n risico-inventarisatie en -evaluatie uit te voeren. Bekende voorbeelden zijn het Inspectie-Plus-Pakket (IPP) en de Inspectie-methode Arbeidsomstandigheden (IMA). De risico-inventarisatie en -evaluatie mag niet geheel zelfstandig door het bedrijf worden uitgevoerd. In principe moet een gecertificeerde arbodienst de risico-inventarisatie en -evaluatie beoordelen. De arbodienst zal moeten bekijken of de inventarisatie goed is verlopen. Daarnaast zal de arbodienst kijken of de maatregelen die op basis van de risico-inventarisatie zijn genomen wel voldoende zijn. Bedrijven zullen per 1 januari 1994 aan de gang moeten met het opstellen van risico-inventarisatie en -evaluatie. Dit is in principe een eenmalige actie, tenzij er veranderingen in het werk optreden. Bijvoorbeeld het werken met een nieuwe machine of met nieuwe gevaarlijke stoffen. Om bedrijven behulpzaam te zijn is het de bedoeling dat de Arbeidsinspectie over dit onderwerp een Publicatieblad uitbrengt.

## Ziekteverzuimbeleid

Om het ziekteverzuim terug te dringen heeft de regering een flink aantal wettelijke maatregelen genomen. Een van die maatregelen heeft betrekking op de eerste zes, dan wel twee weken ziekte van een werknemer. Gedurende die eerste weken krijgt de werknemer geen ziekengeld meer, maar hij krijgt zijn loon doorbetaald van de werkgever. Dit bedraagt in ieder geval 70% van het laatstverdiende loon. De werkgever moet op basis van de Arbowet een ziekteverzuimbeleid voeren. Dat beleid moet gericht zijn op het voorkomen van ziekteverzuim en het begeleiden van zieke werknemers. Een arbodienst zal bij de ziekteverzuimbegeleiding moeten worden betrokken. Hoe de werkgever dit ziekteverzuimbeleid wil organiseren moet vooraf worden besproken met de ondernemingsraad (OR). Na zes weken ziekte ontvangt de werknemer een ziekengelduitkering van de bedrijfsvereniging. Als de bedrijfsvereniging concludeert dat de werkgever geen goed ziekteverzuimbeleid heeft gevoerd, kan de bedrijfsvereniging het uitgekeerde ziekengeld op de werkgever verhalen. Daarom is overleg tussen de werkgever en de arbodienst aan de ene kant, en de bedrijfsvereniging aan de andere kant onontbeerlijk. Voor kleine bedrijven, met 15 of minder werknemers in dienst, geldt de termijn van twee weken, voor de grotere bedrijven geldt zes weken.

## Deskundige ondersteuning

Elke werkgever zal zich moeten laten bijstaan door een arbodienst. Iedere arbodienst kent ten minste vier deskundigen: een bedrijfsarts, een veiligheidskundige, een arbeids-hygiënist en een arbeids- en organisatiedeskundige. Er zijn twee typen arbodiensten: een interne arbodienst en een externe arbodienst. In een interne arbodienst zijn alle deskundigen in dienst bij de werkgever. Een externe arbodienst is een eigen rechtspersoon, bijvoorbeeld een stichting of een besloten vennootschap. De werkgever kan een externe arbodienst inhuren om bepaalde taken uit te voeren. Zo kan elk bedrijf dus kiezen: of voor een interne of voor een externe arbodienst. De wet biedt bedrijven nog een mogelijkheid. Een bedrijf heeft bijvoorbeeld al een veiligheidskundige in dienst. Zo'n bedrijf komt dan drie deskundigen te kort om een interne dienst te vormen. De Arbowet biedt dit bedrijf de mogelijkheid om deze drie deskundigen in te huren. Deze constructie wordt een interne arbodienst genoemd. De werkgever moet er in dit geval wel voor zorgen dat er goed wordt samen gewerkt tussen de interne en externe deskundigen. Alle arbodiensten

moeten de volgende taken uitvoeren voor bedrijven:

- medewerking verlenen aan de risico-inventarisatie en -evaluatie;
- bijstand verlenen bij de begeleiding van zieke werknemers;
- een arbeidsgezondheidskundig onderzoek uitvoeren;
- een arbeidsgezondheidskundig spreekuur houden.

Dit is het minimumpakket. Bedrijven met meer dan 15 mensen in dienst zijn tevens verplicht om zich door de arbodienst te laten adviseren. Hier valt ook onder het zich laten adviseren over uit te voeren (arbo)maatregelen en het daadwerkelijk meehelpen aan de uitvoering. In bedrijven met 15 of minder werknemers mag de werkgever deze laatste taak zelf uitvoeren. Al deze taken moeten worden vastgelegd in een contract als het gaat om een externe arbodienst. Het is mogelijk dat een bedrijf meer taken door een externe arbodienst wil laten uitvoeren dan wettelijk is voorgeschreven. De OR zal vooraf moeten worden gehoord door de werkgever over de organisatie van de deskundige bijstand. In de toekomst zullen alle arbodiensten moeten beschikken over een certificaat als teken dat men voldoet aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan een arbodienst.

### **Bedrijfshulpverlening**

Ieder bedrijf wordt verplicht om bedrijfs-hulpverleners aan te wijzen. Bedrijfshulpverlening houdt het volgende in:

- het verlenen van EHBO;
- het beperken en bestrijden van brand;
- het voorkomen en beperken van ongevallen;
- het alarmeren en evacueren van werknemers en anderen in noodsituaties;
- het alarmeren van en samenwerken met externe hulpverleningsorganisaties, zoals de politie en de brandweer.

Bedrijfshulpverleners moeten altijd aanwezig zijn op het werk, om op te treden in noodsituaties. In het Besluit bedrijfshulpverlening heeft de overheid voorgeschreven hoeveel bedrijfshulpverleners er ten minste in een bedrijf aanwezig moeten zijn: voor bedrijven waar maximaal 250 werknemers werkzaam zijn, ten minste een bedrijfshulpverlener per 50 aanwezige werknemers (of minder); voor bedrijven waar meer dan 250 werknemers werkzaam zijn, moeten er ten minste vijf bedrijfshulpverleners aanwezig zijn. Ook bij de organisatie van de bedrijfshulpverlening zal de OR door de werkgever moeten worden gehoord.

### **Onderzoek en spreekuur**

Werknemers moeten door de werkgever in de gelegenheid worden gesteld om zich medisch te laten onderzoeken. Dit medisch onderzoek moet gericht zijn op het voorkomen en beperken van ziekten, die het gevolg kunnen zijn van het werk. De artsen van een arbodienst zullen dit onderzoek uitvoeren. Hoe vaak een medisch onderzoek moet worden uitgevoerd moet de werkgever in overleg met de OR vaststellen. De uitkomsten van de risico-inventarisatie en -evaluatie moeten hierbij worden betrokken. Een arbodienst moet werknemers de gelegenheid bieden om naar een spreekuur te komen.

Uit: Arbeidsomstandigheden Concreet 2 (1993) november

### **GRATIS AFGIFTE BILGEWATER**

Sinds 1 juli 1993 is er een nieuw systeem of bilgewater af te geven. Op vele plaatsen in Nederland kunt u nu gratis bilgewater en andere oliehoudende afvalstoffen afgeven. De gratis afgifte geldt voor alle binnenschepen, zeeschepen met een binnenmeetbrief en schepen van de beroepszeilvloot als zij staan ingeschreven in het Centraal Register Binnenvaart. Om de kosten van dit project te dragen is het binnenhavengeld in de zeehavens tijdelijk met 5% verhoogd. Dit project is georganiseerd door de Stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB), Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam.

Om de kosten zoveel mogelijk te beperken moet het bilgewater aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo mag het bilgewater niet vervuild zijn met schoonmaakmiddelen, carterolie, koelvloeistof, smeervet of afvalstoffen uit de badkamer. Het scheiden van schoonmaakmiddelen of koelvloeistof van het bilgewater is namelijk 10 keer duurder dan het scheiden van olie en water. Bij de afgifte van bilgewater kan de inzamelaar een monster nemen dat u goed moet bewaren. Indien achteraf blijkt dat de normen worden overschreden krijgt u daarvan bericht van de SAB.

### **Welke schepen komen in aanmerking voor gratis afgifte van bilgewater?**

Voor deze regeling komen de volgende schepen in aanmerking:

- alle schepen met een binnenmeetbrief;
- alle schepen met een binnen en een zeemeetbrief;
- alle schepen van de beroepszeilvloot mits ingeschreven in het Centraal Register Binnenvaart.

Om bilgewater gratis af te kunnen geven is een bilgeboekje verplicht. Tevens heeft u zogenaamde 'S-formulieren' nodig. Deze kunt u aanvragen door een fotokopie van het Certificaat van Onderzoek of de Meetbrief (pag 1, 2, 3 en 9) op te sturen naar het Bureau Internationale Vaart, Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam, 010 - 412 95 44. Vergeet hierbij niet het juiste adres te vermelden waar het bilgeboekje naar toe moet worden gezonden. Het kost eenmalig f 40,30 administratiekosten exclusief BTW en verzendkosten (totaal 53.17). Zonder het gele bilgeboekje kunt u niets gratis afgeven.

### Waar kunt u bilgewater gratis afgeven?

Afgifte van bilgewater en andere afvalstoffen kunnen alleen worden afgegeven aan erkende inzamelaars. Een aantal inzamelaars werken maar enkele dagen per week in bepaalde gebieden. De erkende inzamelpunten zijn:

Afgifteplaats	Service	Marifoon	Telefoon	Inzame- laar
Den Helder	In overleg	14	02230 - 32177	TCW
Harlingen	Vrijdag en anders in overleg	11	02230 - 32177	TCW
Pr. Margriet Kan.	Woensdag en anders in overleg	10	02230 - 32177	TCW
Delfzijl (Haven en Eemskanaal tot burg 11)	In overleg	82	06 - 52904429	EMT
Amsterdam (Van Oude Houthaven t/m IJhaven op maandag en donderdag) (Van Mercuriushaven tot Americahaven op dinsdag en vrijdag. Het Zaandamkanaal tot aan de sluis op vrijdag. Op woensdag in overleg)		14	Geen telefoon	TCA
Kampen	Bij het bunkeren	82	05202 - 13632	Dekker
Zuid-Holland	Met tankwagen	Geen	010 - 4726256	Booy
Rotterdam (Rijnhaven t/m Maashaven op maandag en woensdag) (Parkhaven t/m Waalhaven op dinsdag en donderdag. Op vrijdag in overleg)		77	010 - 4879854	Roteb
Europoort	In overleg	Geen	010 - 4726256	Booy
Zeeland (Terneuzen)	In overleg	10	01150 - 14465	Martens
Vlissingen (Idem het vaargebied tussen Terneuzen en Vlissingen)	In overleg	9	06 - 52940946	Martens
Gelderland	Alle werkdagen	82	08812 - 2544	ISN
Limburg (Havens van Maasbracht, Roermond en Venlo plus grindgaten in het tussenliggend vaargebied)	In overleg	10	06-52866118	Lahee/ Vrolijk

### Wat mag er gratis afgegeven worden?

Bij de gratis afgifte zijn minimale en maximale hoeveelheden afgesproken. Valt u buiten de grenzen dan is afgifte niet meer gratis. Het volgende kan gratis afgegeven worden:

- bilgewater (uit de machinekamer) tenminste 200 liter per keer;
- carterolie of lekvloeistof uit smeeroliefilters in afgesloten blikken of drums, maximaal 200 liter per jaar;
- koelvloeistof in afgesloten blikken of drums, maximaal 200 liter per jaar;
- schroefasvet in afgesloten blikken of drums, maximaal 200 liter per jaar.

### Hoe verloopt de afgifte?

Er mag alleen afgegeven worden aan erkende inzamelaars. De erkende inzamelaars staan in de volgende alinea vermeld. Van iedere afgifte wordt een monster genomen, welke u moet bewaren. De hoeveelheid en soort wordt afgetekend in het bilgeboekje en tevens op het S-formulier. De hoeveelheid die in het bilgeboekje en het S-formulier worden vermeld moet met elkaar overeenstemmen. De schipper moet het ondertekende S-formulier afgeven aan de inzamelaar.

### PLEIDOOI VOOR HOGERE LEEFTIJDGRENS KLEIN VAARBEDIJF

Het KNWV wil de leeftijdsgrens voor de geldigheid van het Klein Vaarbewijs van 65 tot 70 jaar verhogen. In een brief aan de minister May-Weggen van Verkeer en Waterstaat zegt Frank Jibben, de secretaris Toeristische Watersport van het KNWV, mede namens de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club KNMC en de Nederlandse Waterski Bond NWB dat er geen enkele reden is om de leeftijdsgrens van het Klein Vaarbewijs te laten afwijken van die voor het rijbewijs. Dit is in eerste instantie geldig tot de bezitter de 70-jarige leeftijd heeft bereikt. Volgens artikel 24 van de Binnenschepenwet moet de bezitter van een Klein Vaarbewijs zodra hij/zij 65 jaar is al verlenging van de geldigheid aanvragen. Dat is mogelijk steeds voor een periode van drie jaar. 'Er is,' zo zegt Jibben namens de vier organisaties, 'voor het laten voortbestaan van dit verschil geen enkele reden.' Hij pleit er dan ook voor de Binnenschepenwet aan te passen en de leeftijd waarop het Klein Vaarbewijs zijn geldigheid in eerste instantie verliest te verhogen tot 70 jaar.

Uit: Watersport, nr 2 1994.

## **PRAKTISCHE EHBO-KOFFERS VOOR DE WATERSPORTER**

'Inventarisatie van bestaande EHBO-dozen leerde dat er eigenlijk geen pakket voorhanden was specifiek voor de watersporter,' aldus Jan Kossen van het KNWV. 'Reden voor het Verbond om het initiatief te nemen en samen met NNWB en KNRM een werkgroep op te richten. Belangrijkste doelstelling was te komen tot een nieuwe nautische standaard voor Eerste Hulp Aan Boord. Daarin is de speciale commissie zeer goed geslaagd. er zijn nu een aantal EHBO-pakketten ontwikkeld die, samen met de praktische handleiding, heel duidelijk zijn toegesneden op globaal drie vaargebieden: Nederlandse binnenwateren, kustwateren en wereldwijd. Elke EHBO-set bestaat uit een aantal uitgekende geneesmiddelen, verbandmiddelen en hulpmiddelen en uiteraard een zeer duidelijk handleiding.'

### **Drie EHBO-koffers**

Alle EHBO-koffers bevatten geneesmiddelen, verbandmiddelen en diverse hulpmiddelen van de hoogste kwaliteit en zijn voorzien van een Nederlandstalige handleiding. De uiterste solide koffers hebben een praktische vakindeling. Ze kunnen in een speciale houder worden geklikt en worden extra geborgd met klitteband. In elke doos is ook nog ruimte voor het opbergen van eigen geneesmiddelen. Afhankelijk van uw vaargebied heeft u de keuze uit drie sets. De basisset is geschikt voor elke watersporter die op de Nederlandse binnenwateren vaart, inclusief IJsselmeer en Waddenzee. Voor de gevorderde watersporter die regelmatig tochten naar bijvoorbeeld Engeland, Frankrijk of Denemarken maakt en dus weleens 24 tot 48 uur op zee vaart is er de uitgebreide tweede EHBO-koffer. Daarmee kunt u ook op volle zee adequaat eerste hulp verlenen. De oceaانvaarder of wereldomzeiler kiest natuurlijk de meest uitgebreide EHBO-koffer, waarmee zeer veel calamiteiten verantwoord kunnen worden bestreden. Deze set is bovendien verkrijgbaar in uitvoeringen voor 4, 6 of 8 personen.

### **Absolute leek als uitgangspunt**

Simon van Hagen, solo-zeezeiler en apotheker, benadrukt het belang van een uitgekende EHBO-set aan boord van de lange-afstandzeiler. 'Ook in ongeval-situaties op volle zee moet de leek zichzelf goed kunnen helpen. Dat is het uitgangspunt geweest bij de samenstelling van de inhoud en de uitgebreide handleiding van de drie EHBO-koffers.' Dick Kramer, chirurg en namens de NNWB vertegenwoordigd in de commissie vult aan: 'De basis voor samenstelling van de pakketten vormden de lijsten

die zowel Simon en ik in het verleden hebben gemaakt. Destijds heb ik voor de reis van de 'Great Escape' het EHBO-pakket samengesteld. De ervaringen die daarmee zijn opgedaan, samen met die van apotheker Van Hagen, zijn het vertrekpunt geweest voor de commissie.' 'De handleiding moet natuurlijk ook voor de leek begrijpelijk zijn,' aldus Bert de Jong, chirurg en eveneens actief kustzeiler. 'Daarom is gekozen voor een praktische beschrijving van mogelijke kwalen in alfabetische volgorde. De tweede alfabetische lijst gaat uit van de organen en lichaamsdelen. Zo kun je als niet-deskundige goed uit de voeten en weet je welke hulpmiddelen of medicamenten gebruikt moeten worden. Als bijvoorbeeld iemand een klap van de giek heeft gehad, kun je met een speciaal beademingsapparaatje voorkomen dat die persoon stikt.'

### **Acute situaties**

'Op het water gaat het nogal eens om acute situaties en dan moet je goed weten welk geneesmiddel moet worden toegepast', aldus anesthesist Dirk Smalbraak. 'We hebben daarom heel kritisch gekeken naar de samenstelling van de verschillende geneesmiddelen in de drie EHBO-sets. Overigens zal de commissie ook in de toekomst beschikbaar blijven om de EHBO-koffers up-to-date te houden en om op vragen en ervaringen van watersporters in te kunnen spelen, bijvoorbeeld via 'Watersport'.'

### **KNRM-hulpverlening gebaat bij standaard**

Nico de Jonge, onderdirecteur van de KNRM: 'Wij steunen dit initiatief omdat ook de Redding Maatschappij in de praktijk vaak geconfronteerd wordt met het ontbreken van adequate EHBO-middelen aan boord van plezierjachten. Een goede EHBO-koffer aan boord is niet alleen van belang voor de bemanning, maar ook voor onze hulpverleners. Het zou helemaal niet zo gek zijn dat de watersporter verplicht wordt een EHBO-doos aan boord te hebben, en natuurlijk een die voldoet aan een bepaalde norm. Toekomstmuziek wellicht, maar zo'n maatregel werkt zeker preventief en vergroot de veiligheid te water.'

### **Waar zijn de EHBO-sets te koop?**

Vanaf medio april zijn de EHBO-koffers op bestelling verkrijgbaar bij de firma L.J. Harri, Prins Hendrikkade 94/95, 1012 AE Amsterdam, 020-6248052, fax 6258086. Maandag 12-17.30, dinsdag t/m vrijdag geopend van 9-17.30, zaterdag van 10-16 uur. De prijzen van de verschillende EHBO-koffers waren bij het ter perse gaan van dit nummer nog niet bekend.

Uit: Watersport, nr 2 1994.



## **SCHIPPERSZOOM DOOD DOOR SCHROEFAS**

De 20-jarige Roland de Bont uit Maasbracht is zaterdagmorgen 5 maart in Maastricht om het leven gekomen, toen hij in aanraking kwam met de schroefas van de duwboot Birgitta van zijn vader. Het ongeluk gebeurde toen de Birgitta de Wilhelminabrug van Maastricht passeerde. Schipper de Bont hoorde een klap, waarna hij de motoren stopte en in de machinekamer poolhoogte ging nemen. Daar vond hij zijn al overleden zoon. Om de schroefas was een hoop nylon touw gewikkeld, dat op een gegeven moment met een klap is gescheurd. Dat is waarschijnlijk de klap, die de schipper heeft gehoord. De Afdeling Zuid-Oost van de Divisie Mobiliteit (afdeling waterpolitie) van het Korps Landelijk Politiediensten, de Arbeidsinspectie en de Scheepvaartinspectie stellen een onderzoek in naar de toedracht van het ongeluk.

Uit: Scheepvaartkrant 8 maart 1994.

## **SCHEEPSHOORN NIET MEER HOORBAAR**

Herhaaldelijk roept de Commissie Binnenvaart-rampenwet naar aanleiding van calamiteiten op het water op om ondanks de moderne communicatiemiddelen van schepen toch nog gebruik te maken van geluidssignalen. Schippers vroegen zich bij de KSV-afdelingsvergadering in Rotterdam af wat dat voor zin heeft. Geluidssignalen zijn door de goede isolatie van de stuurhuizen nog maar nauwelijks hoorbaar.

Aanleiding voor de discussie van vrijdagavond vormde het ongeval op het Noordzeekanaal, waar anderhalf jaar geleden een tanker de pont tussen Velzen en Beverwijk aanvoer. Het verslag van de Commissie Binnenvaart-rampenwet riep op tot het eerder aanwenden van geluidssignalen, indien een oproep over de marifoon geen effect heeft. Als de schipper van de pont de tanker eerder had gezien, was er niets gebeurd. Schipper Roelofs voerde bij de KSV-vergadering het argument aan dat de geluidssignalen niet hoorbaar zijn door de dubbele ramen van de stuurhut. Hij stelde voor om lichten aan boord van schepen te monteren, zoals die op de Donau worden gebruikt. Dat voorstel vond weinig bijval, temeer omdat de schijnwerpers zoals de schepen op de Donau gebruiken niet zijn toegestaan bij de vaart in Nederland. Op de Donau worden deze lichten 's nachts gebruikt in plaats van radar. Die lichten zijn zo sterk, dat 'Westerse' schepen voorzien van radar niet zelden de ramen van de stuurhut moeten blinderen om niet te worden verblind door hun Oosteuropese collega's. Het bestuur van de

KSV-afdeling signaleerde wel dat de marifoon in de stuurhut vaak te zacht wordt gezet om eventuele noodsignalen goed door te laten dringen. De eindconclusie was dan ook dat in geval van nood een geluidssignaal weleens uitkomst kan brengen (als 'aandachtssignaal'), maar terugvallen op geluidssignalen als vorm van communicatie zou 'terug naar af' betekenen. Bij het nieuwe Binnenvaart Politie Reglement dat per 1 januari 1995 van kracht zal worden, zal een marifoonuitrusting verplicht worden voor schepen die meldplichtig zijn. In veel gevallen is het zelfs zinvol om twee marifoons aan boord te hebben.

Uit: Scheepvaartkrant, 8 maart 1994.

## **KAMER WIL VAREN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL AANPAKKEN**

DEN HAAG - De Tweede Kamer wil dat varen onder invloed strenger worden aangepakt. De Kamer stemde in met een motie van de VVD'er Blaauw, die een norm van 0.8 promille voorstelde. Varen onder invloed is een overtreding en moet gelden voor alle binnenwateren. De norm geldt zowel voor stuurlieders als loodsen. Daardoor wordt voorkomen dat buitenlandse loodsen op Nederlands grondgebied vrijuit gaan. Volgens Blaauw is er geen eenheid in de diverse reglementen over het varen onder invloed en is 'deze rechtsongelijkheid onwenselijk'. Reden zowel het BPR als de scheepvaartreglementen Eems, Westerschelde en Kanaal van Gent naar Terneuzen aan te passen aan het RPR. Overtreders wacht een stevige boete, een vaarverbod of intrekking van het vaarbewijs. De straf geldt zowel voor de beroeps- als de pleziervaart.

Uit: Schuttevaer nr. 13, 2 april 1994.

## **KOOLMONOXYDE UIT GASKACHEL DOODT JACHTEIGENAAR (35)**

GRONINGEN - Een 35-jarige inwoner uit Groningen is op Eerste Kerstdag door een brand op zijn jacht om het leven gekomen. Het scheepje lag aan de Wilhelminakade in het centrum van Groningen. Vermoedelijk is de oorzaak van de brand een ondeugdelijke gaskachel. Er is koolmonoxyde vrijgekomen, waardoor het slachtoffer is gestikt. Daarna vatte de boot vlam en brandde uit. De schade wordt geschat op enkele tienduizenden gulden.

Uit: Schuttevaer nr. 52, 31 december 1993

## DE MILIEUVERGUNNING VAN ONZE HAVEN

Vorig jaar moest ook voor onze haven een milieuvergunning worden aangevraagd. De nieuwe Wet Milieubeheer is van kracht geworden. De tekeningen van de haven en de gebouwen werden bijgewerkt en de aanvraag werd in vijfvoud ingediend. Het kopiëren van de tekeningen kostte bij elkaar zo'n driehonderd gulden. Half januari was het dan zover, de nieuwe vergunning viel in de bus. Maar er zat wel het een en ander aan vast. En dat wil ik u toch niet onthouden, want we praten hier over geld (liggeld, stallingsgeld, e.d.), dat door ons allen moet worden opgebracht. De milieu-eisen ontzien ook de bootjes-bezitter niet.... je zou bijna zeggen: integendeel. Ingevolge de Legesverordening van de Gemeente bedragen de kosten van de vergunning f 8.699,-! Dat had u nooit kunnen denken, he? Nou, wij ook niet. Maar als u nu denkt dat we er al zijn, zit u er helemaal naast, want dit is nog maar het begin. Bij de vergunning zit een aantal voorschriften. Uiteraard gelden deze voorschriften niet alleen voor onze jachthaven, maar ook voor alle andere bedrijven en jachthavens. Met een paar van deze voorschriften krijgt u te maken als u een boot heeft.

### G. WASPLAATS EN HOGEDRUKREINIGER

1. *Het reinigen van recreatievaartuigen mag uitsluitend plaatsvinden op een daarvoor bestemde wasplaats en moet op een zodanige wijze geschieden, dat zich geen nevel ten gevolge van het reinigen buiten de wasplaats kan verspreiden.*

Hierna volgen er een aantal voorschriften voor de afsputplaats en voor de hogedrukreiniger. De afsputplaats hebben we al laten bouwen. De kosten hiervan kent iedereen op onze haven en daar is al heel veel over gepraat....

### I. ONDERHOUD BOTEN

1. *Werkzaamheden voor het onderhoud van boten, waarbij er kans is op bodemverontreiniging, dienen plaats te vinden op een vloeistofdichte vloer. Tot deze werkzaamheden wordt ook gerekend het verwijderen en aanbrengen van verflagen op de scheepshuid.*
4. *De in de vloer aanwezig afvoerputjes dienen vloeistofdicht te zijn gemonteerd en te zijn aangesloten op de vloeistofdichte bedrijfsriolering, die aangesloten dient te zijn op de slibvanger zoals deze is omschreven in het hoofdstuk 'voorschriften voor de afsputplaats'.*
5. *De in de voorgaande voorschriften genoemde vloeistofdichte vloer dient binnen een jaar na het van kracht worden van deze vergunning te zijn aangelegd.*

Een zeer ruwe schatting van de kosten (er was toevallig een aannemer op de haven) geeft al gauw een bedrag van f 250.000,- aan als we aan de parkeerplaats denken. Wellicht kunnen we de nieuwe loods hiervoor geschikt maken. Maar bijvoorbeeld het verplaatsen van alle boten, waaraan verwerk moet worden verricht, van de parkeerplaats naar de loods geeft enorme problemen, organisatorisch en qua kosten. Over dit probleem is met de Gemeente (redactie: Uitgeest) gesproken en wordt in de komende maanden opnieuw gesproken. Zomaar twee tot drie ton investeren is onmogelijk. Hopelijk heeft men daar enig begrip voor.

### J. BODEM

1. *Binnen vier maanden na het van kracht worden van de beschikking dient de bodem inclusief het grondwater (van de inrichting) te worden onderzocht.*
3. *De resultaten van het onderzoek als bedoeld in voorschrift J.1. dienen binnen zes maanden na het van kracht worden van de beschikking te worden overgelegd aan het bevoegd gezag.*
7. *Bij verontreiniging van bodem en/of het grondwater dient de oorzaak van de verontreiniging zo spoedig mogelijk te worden weggenomen en dient de verontreinigde bodem en of het verontreinigde grondwater overeenkomstig de aanwijzingen van het bevoegd gezag door vergunninghouder te worden verwijderd of behandeld.*

De kosten voor het bodemonderzoek bedragen, naar we van een naburige jachthaven hebben geleerd, tenminste 8 duizend gulden. Dit hangt af van de grootte van het terrein. Offerte-aanvragen zijn verstuurd. Over eventuele kosten die het bovenstaande punt J.7. met zich mee kunnen brengen, durven we niets te zeggen.

Heeft u het optelsommetje al gemaakt? Met de afsputplaats, de vergunning en het bodemonderzoek zitten al op zo'n honderdzeventigduizend gulden. Andere jachthavens aan ons meer hebben de milieubijdrage met ingang van het zomerseizoen verhoogd naar 2,- per m<sup>2</sup> per seizoen. Wij hadden u beloofd de tarieven voor het komende zomerseizoen niet te verhogen, dat doen we ook... maar het zal moeite kosten om de eindjes goed aan elkaar te knopen. En wanneer we tijdens de Algemene Ledenvergadering om een voorschot vragen op de bijdragen van de vereniging aan de haven, dan hebben we eigenlijk een stuk groot onderhoud in gedachten, waarvoor er volgend jaar geen geld is.

JGI.

Uit: Prikkel, nr 2, maart/april 1994.

## ZINKSTOFPRIMERLAAG VERDER AFWERKEN

Deze winter moeten wij voor een bungalowpark tbv. het attractiegedeelte, een achtbaan en een paar schommels schilderen. De huidige pasteltinten van deze apparaten moeten nu volle, felle kleuren worden. Zo moet het huidige beige in oranje-rood worden uitgevoerd en het pastelachtige zee-groen in een hard groen. Ook komt er nog wat geel en helderblauw aan te pas. Een groot gedeelte van de constructies bestaat uit nieuw werk. Het staal wordt daartoe in de constructiewerkplaats gestraald en voorzien van een tweecomponenten zinkstof-primerlaag met een droge laagdikte van 30-40 micrometer. Een groot gedeelte heeft enkele maanden buiten gestaan, maar wordt nu naar een hal vervoerd, zodat het schilderen binnen kan gebeuren. De ruimte is verwarmd. Wij willen de kale plekken (beschadigingen) bijgronden met dezelfde zinkprimer. Vervolgens het geheel gronden en vóór- en aflakken met lakverf op alkyd-basis. In verband met een betere slijt-, kras- en slagvastheid hebben we ook wel gedacht aan een tweecomponentensysteem. Onze eerste vraag: blijven de kleuren van een tweecomponentenlaklaag wel goed bij blootstelling aan felle zonbestraling? De tweede vraag: kan men een tweecomponentenverf over een oude alkydverflaag aanbrengen? Wij willen de oude intacte lagen reinigen, goed schuren, gronden en aflakken.

Antwoord:

Eerst willen we iets opmerken over het aanbrengen van verf over een zinkstofverflaag. Aangezien zich op een zinkstofprimerlaag na enkele maanden aan weersinvloeden te zijn blootgesteld, zinkzouten kunnen hebben gevormd, moeten deze grondig worden verwijderd door borstelen met een nylonborstel en schoon water. Soms kan de vervuiling zo erg zijn dat het zelfs wenselijk is om het oppervlak licht nat of droog aan te stralen (wapperen). Het probleem van de zinkzoutvorming was niet aan de orde geweest indien men direct na de zinkprimer een tweecomponentengrondverf had aangebracht. Overigens raden wij aan om zo'n hechtprimer of sealer, na reiniging alsnog aan te brengen. Vervolgens overgronden met een tweecomponentengrondverf op basis van epoxyhars. Het af-schilderen kan daarna gebeuren met een lakverf op basis van polyurethaanhars. Een dergelijke lakverf-laag is kleurvast. Het kleurbehoud is beter dan van een alkydharslaklaag. Een dekverf op basis van epoxyhars blijft, wat betreft kleurbehoud, ver achter; wordt trouwens ook mat en gaat spoedig afkrijten. Naar onze ervaring kunt u een oude intacte

lakverflaag op alkydharsbasis, na reinigen en schuren, heel goed overschilderen met verven op basis van polyurethaanhars.

Uit: Eisma's Vakpers jrg. 94, nr 19, 20 januari 1993 (Afwerking en onderhoud in bouw en industrie).

## HARMONISATIE VAN GEÏSOLEERDE SOEPELE STERKSTROOMLEIDINGEN

De historische ontwikkeling in Europa heeft geleid tot het ontstaan van uiteenlopende technieken voor stroomverdeling, beveiliging en installatiesystemen in de verschillende landen. Daarmee is de ontwikkeling van de kabel- en leidingtechniek in die landen nauw verbonden. Om de handelsbelemmeringen op te heffen, zoals in het EEG-verdrag van Rome wordt geëist, is harmonisatie noodzakelijk.

Voor de leidingtechniek betekent dit: normalisatie van constructies en materialen, normalisatie van eisen en keuringsvoorschriften en erkenning door autoriteiten en handelspartners van produkten, gefabriceerd volgens de geharmoniseerde bepalingen.

Met de uitvoering van de harmonisatie zijn de normalisatiecommissies voor elektrotechniek uit de deelnemende landen belast. De harmonisatie-documenten 21 en 22 zijn bindend voor België, Denemarken, de Duitse Bondsrepubliek, Groot-Brittannië, Ierland, Italië en Nederland. Naast de geharmoniseerde typen zijn in de landen aangesloten bij de CENELEC/TC20 (CENELEC = Comité Européen de Normalisation Electrotechnique) ook nog nationale typen toegestaan.

Harmonisatie van deze nationale typen is tot nu toe nog niet bereikt. De bevoegde instellingen in de deelnemende landen moeten daarom zorgen voor een aanpassing of harmonisatie van de uiteenlopende wettelijke bepalingen en voorschriften voor het aanleggen van elektrische installaties. Daarnaast moeten bepaalde verbruikersgewoonten worden veranderd.

De door CENELEC/TC20 toegestane nationale typen - de zogenoemde erkende nationale typen - vallen uiteen in twee groepen: erkende nationale typen, die een aanvulling vormen (bijvoorbeeld door het aantal aders of de doorsnede) op de geharmoniseerde typen, en erkende nationale typen, die afwijken van de geharmoniseerde typen.

## Kleurwijzigingen

In de aderenmerking heeft CENELEC/TC64 enkele wijzigingen aangebracht. De kleuren voor 2-aderige soepele leidingen worden in plaats van de gebruikelijke kleuren licht-blauw/zwart nu lichtblauw/bruin. Voor 3- tot 5-aderige, soepele leidingen met groen/gele aarddraad blijft de kleurvolgorde ongewijzigd.

Geen gemeenschappelijke regeling werd tot nu toe verkregen voor de 3- tot 5-aderige 0-typen (zonder groen/gele aarddraad), die in de praktijk minder belangrijk zijn.

De zware constructie heeft in principe een buitenmantel van neopreen. Daardoor is deze leiding geschikt voor matige mechanische belasting toegelaten en geschikt voor gebruik buiten en in explosiegevaarlijke bedrijven.

## Overige wijzigingen

Bij 1-aderige uitvoeringen mogen alle typen en bij 2- tot 5-aderige uitvoeringen de typen tot en met 10 mm<sup>2</sup> alleen nog in een constructie met één mantel worden gebruikt.

Naar diameter wordt dit nieuwe leidingtype tussen de Duitse typen NMHöu en NSHöu gerangschikt. Bij rubberkabel zijn enige typen vervallen en de gebruikelijke typen samengevat in een lichte en een zware basisconstructie. De lichte constructie omvat 2- tot 5-aderige uitvoeringen met doorsneden van 0,75 tot 2,5 mm<sup>2</sup> en heeft in de regel een mantel van rubber. De doorsnede 0,5 mm<sup>2</sup> is vervallen.

Constructief ongewijzigd blijven de silicoon-geïsoleerde rubberaderleidingen en -kabels. De nieuwe codering voor leidingen is opgebouwd uit drie groepen (zie tabel). Ook de erkende nationale aanvullingstypen kunnen, analoog aan de gegeven definities, van de geharmoniseerde typecodering worden voorzien. Daarbij wordt de 'H' voor harmonisatie vervangen door een 'A'. De nominale spanning wordt bij de geharmoniseerde typen aangegeven door U<sub>0</sub>/U. De bedrijfsspanning mag de nominale spanning met ten hoogste 10% overschrijden.

Voor meer informatie kunt u telefonisch contact opnemen met de heer J.W. de Jong (070-983197) van onze afdeling Kabel, leiding en installatiemateriaal.

## Code-aanduiding

H : geharmoniseerd  
A : erkende nationale typen

## Spanning V

03 : 300/300 V  
05 : 300/500 V  
07 : 450/750 V

## Aderisolatie

V : PVC  
R : natuur- en/of synthetische rubber  
S : silicoon-rubber

## Mantel en omvlechting

V : PVC  
R : natuur- en/of synthetische rubber  
N : polychloropeen  
J : glaszijdeomvlechting  
T : textielomvlechting

## Bijzonderheden in de opbouw

H : plat, deelbaar  
H2 : plat, niet deelbaar

## Uitvoering van de geleider

U : massief  
R : samengesteld  
K : soepel bij typen voor vaste montage  
F : soepel voor beweegbare leidingen  
H : zeer soepel voor beweegbare leidingen  
Y : speciale uitvoering

## Aantal aders

G : met groen/gele ader  
X : zonder groen/gele ader

## Doorsnede

Type 1 Typecoderingen voor geharmoniseerde leidingen volgens DIN 57292/VDEO 292

## Voorbeelden typecodering:

Installatiedraad 2,5 mm<sup>2</sup> groen/geel  
H07V-U 2,5 gnge  
Lichte rubbermantelleiding  
3-aderig 1,5 mm<sup>2</sup> met aarddraad groen/geel  
H05RR-F 3G1,5  
2-aderig 1,5 mm<sup>2</sup> zonder aarddraad  
H05RR-F2X 1,5  
middelzware PVC-leiding rond, 4-aderig, 2,5 mm<sup>2</sup>  
H05VV-F4G 2,5

## HULP- EN BERGLOONKOSTEN

of WAT MOET U WETEN!

Uit: Folder van de Europeesche Verzekeringen

Het komt de laatste jaren steeds meer voor dat bijstand verleend moet worden aan pleziervaartuigen die op open water in moeilijkheden zijn geraakt. Op zich is dit geen ernstig probleem als voor de hulpverlening een acceptabel bedrag moet worden betaald. Dit is echter niet altijd het geval omdat sommige sleep/bergingsbedrijfjes, maar tegenwoordig ook particulieren, misbruik maken van bepaalde situaties. Reden genoeg voor Europeesche Verzekeringen om u wat tips ter hand te stellen waarmee u zich kan wapenen tegen een eventuele onterechte bergingsclaim. Waarom doen wij dit? Niet om eisen aan u te stellen, maar om informatie te geven opdat u niet in een volledig afhankelijke situatie komt te verkeren ten opzichte van de berger/hulpverlener.

Belangrijke aanwijzingen.

1. Als u slechts sleephulp nodig heeft roep dan hulp in via de marifoon. Gebruik pas noodsignalen indien de gewenste hulp uitblijft.
2. Alvorens u een sleep accepteert is het verstandig een afspraak te maken over de kostenvergoeding. Mocht u met een contract geconfronteerd worden controleer dan, indien de tijd dit toelaat, wat u tekent.
3. Realiseer u dat het aan boor toelaten van bergers, uitrusting of materiaal kan leiden tot een bergingsclaim.
4. Indien de gevraagde financiële vergoeding u onredelijk voorkomt maak dan, indien mogelijk direct bij aankomst, te zamen met de hulpverlener een verslag van het voorval in het bijzijn van de rijkspolitie te water, de havenmeester of de sluiswachter.
5. Doe géén contante betalingen. Verwijs de hulpverlener naar Europeesche Verzekeringen onder opgave van het polisnummer van uw cascoverzekering. Onze experts zullen de zaken voor u afhandelen.

Hulp kan ook verleend worden door de beroepsmedewerkers en vrijwilligers van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Dit werk wordt belangeloos verricht maar een geldelijke bijdrage wordt zeer zeker op prijs gesteld. Europeesche Verzekeringen onderschrijft het belang en het werk van de KNRM.

Heeft u nog vragen, neem dan contact op met uw verzekeringsadviseur.

Om een idee te krijgen wat professionele hulpverlening inhoudt volgt hierna de letterlijke tekst van een tornopdracht/hulpverleningsopdracht. Het genoemde vermogen is het vermogen van het vaartuig van de helper! Een grote sleepboot is dus duurder dan een kleinere.

Averij nr.:

### Tornopdracht/Hulpverleningsopdracht

1. Hierbij verleen ik, schipper van de .....  
Type ..... PK ..... (kw .....) straalbuis van het type "Kort" of gelijkwaardig: ja/nee), opdracht om mijn vastliggend/in gevaar verkerend vaartuig te tornen resp. hieraan hulp te verlenen.

Naam van het vaartuig:

Officieel Scheepsnr:

Type: Laadvermogen ..... ton leeg/geladen

Eigenaar: adres:

Verzekeraar:

Schipper: expert:

Ligplaats: km linker/rechter oever

2. Als vergoeding voor het tornen worden de thans geldende IVR-tornloontarieven overeengekomen, die tezamen met de thans geldende Algemene Voorwaarden van de IVR deel uitmaken van deze opdracht.
3. Ik verbind mij de financiële gevolgen te dragen van alle tijdens het tornen/de hulpverlening aan het hulpverlenende vaartuig, zijn strangen en/of zijn bemanning ontstane directe en indirecte materiele schaden en kosten, exploitatieverlies inbegrepen.
4. Voorts verbind ik mij tegenover de eigenaar/bezitter van het tornende/hulpverlenende vaartuig en zijn bemanning de financiële gevolgen te dragen van alle materiele schaden en kosten - exploitatieverlies inbegrepen - tijdens het tornen of de hulpverlening ontstaan en waarvoor door derden rechtsgeldige aanspraken gemaakt worden (in dit verband dienen ladingbelanghebbenden als derden te worden beschouwd).
5. Alle aanspraken jegens de eigenaar/bezitter van het tornende/hulpverlenende vaartuig voor schaden, tijdens het tornen of de hulpverlening aan mijn vaartuig en/of zijn lading en/of zijn bemanning of overige personen ontstaan, zijn uitgesloten, ongeacht aard en omvang van deze schade.

6. De in de punten 3, 4 en 5 bedoende ontheffing van aansprakelijkheid geldt alleen dan niet, wanneer de ontstane schaden en kosten veroorzaakt zijn door eigen handelen of nalaten van de eigenaar/bezitter van het tornende/hulpverlenende vaartuig c.q. gepleegd
- hetzij met opzet om deze schaden en kosten te veroorzaken
  - hetzij lichtvaardig en met het besef dat deze schaden en kosten naar alle waarschijnlijkheid zullen ontstaan.

Mocht deze clausule door een regel van dwingend recht deels nietig zijn, dan is zij dat slechts wat dat gedeelte betreft, doch blijft ze wat de overige delen betreft ten volle van kracht.

7. Het overeengekomen torn- resp. hulploon alsmede alle verdere kosten en schadebedragen worden in hun geheel vergoed, zelfs indien geen of slechts een gedeeltelijk resultaat wordt bereikt.
8. Ik verklaar uitdrukkelijk, dat de hierboven overeengekomen vergoedingen redelijk zijn en ik doe afstand van het verweer dat de opdracht overhaast of in een persoonlijke noodtoestand zou zijn gegeven.

9. Plaats van uitvoering vna deze overeenkomst  
Jurisdicctie

Ik verplicht mij, de rekening binnen 30 dagen na dato te voldoen en voor zover voor afwikkeling van de betaling eventuele officiële voorschriften in acht genomen moeten worden, ook de daarvoor noodzakelijke formaliteiten te vervullen. Bij te late voldoening wordt het te betalen bedrag verhoogd met 7% rente per jaar. Verhoging met welke vordering dan ook is uitgesloten.

....., de ..... 19.. .....

handtekening schipper resp. opdrachtgever

**Tornloontarieven voor sleepboten en duwboten per uur**

Op de Rijn van km 149, 2 Rheinfelden tot km 430 Mannheim	Op de Rijn van km 430 Mannheim tot km 524,2 Bingen van km 568 Salzig tot de grens Op Nederlands gebied Op de Main Op de Neckar	Op de Rijn van km 524,2 Bingen tot km 568 Salzig Op de Moezel
---	---	---

PK	Hfl.	Hfl.	Hfl.
1 - 300	504,-	390,-	438,-
301 - 400	630,-	486,-	546,-
401 - 500	786,-	606,-	684,-
501 - 600	942,-	726,-	816,-
601 - 700	1104,-	852,-	954,-
701 - 800	1254,-	966,-	1086,-
801 - 900	1302,-	1002,-	1128,-
901 - 1000	1428,-	1104,-	1242,-
1001 - 1100	1554,-	1194,-	1344,-

**Torntarieven voor motorvrachtschepen per uur**

Op de Rijn van km 149.2 Rheinfelden tot km 430 Mannheim van km 524.2 Bingen tot km 568 Salzig Op de Moezel	Op de Rijn van km 430 Mannheim tot km 524,2 Bingen van km 568 Salzig tot de grens Op Nederlands gebeid Op de Main Op de Neckar
--	---

Pk	Hfl.	Hfl.
1 - 300	384,-	342,-
301 - 400	480,-	426,-
401 - 500	600,-	534,-
501 - 600	726,-	642,-
601 - 700	846,-	750,-
701 - 800	966,-	858,-
801 - 900	996,-	888,-
901 - 1000	1098,-	972,-
1001 - 1100	1188,-	1056,-



**scouting**  
N E D E R L A N D

---

telefoon: 033 - 960911

Landelijk Bureau Scouting Nederland/ Larikslaan 5/Princenhof/3833 AM Leusden