

## **Bijlage 3.6 Technische eisen voor veerponten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel e.**

### ***Hoofdstuk 1; Algemene bepalingen***

#### **Artikel 1.1 definities**

De definities van artikel 1.01 van bijlage II van de richtlijn zijn van overeenkomstige toepassing op deze bijlage.

#### **Artikel 1.2 Toepassing van richtlijn 2006/87/EG**

Onverminderd het in deze bijlage bepaalde voldoen veerponten aan hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 15 alsmede hoofdstuk 24a. van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG, met uitzondering van de volgende artikelen in de richtlijn:

- a. 3.03, eerste tot en met vijfde lid;
- b. 4.01 tot en met 4.03;
- c. hoofdstuk 5;
- d. uitsluitend voor niet-vrijvarende veerponten, hoofdstuk 6;
- e. 7.02, 7.09, 7.10 en 7.11;
- f. uitsluitend voor veerponten met een uitwendige voortstuwingsmotor, 10.02, eerste lid, onderdeel d;
- g. 10.02, tweede lid, onderdeel d, en 10.04, eerste lid;
- h. 11.13;
- i. uitsluitend voor zover het passagiersruimten betreft, 12.02, vierde tot en met zesde lid, en achtste tot en met elfde lid;
- j. 15.02, tweede tot en met het dertiende lid, 15.03, 15.04, en 15.05, tweede lid;
- k. uitsluitend wat de hoogte betreft, 15.06, derde lid, onderdeel c, en vijfde lid, onderdeel b;
- l. 15.06, zevende, achtste en zeventiende lid, 15.08, tweede, derde en vijfde tot en met negende lid, 15.09, tiende lid, en 15.11, zestiende lid;
- m. uitsluitend voor veerponten in de zone 4, 15.11, zeventiende lid; en
- n. 15.12, tweede tot en met tiende lid.

### ***Hoofdstuk 2; Schotten***

#### **Artikel 2.1 Schotten algemeen**

1. Naast de in artikel 2.6 voorgeschreven schotten zijn de dwarsschotten aanwezig die op grond van de lekberekening volgens artikel 3.1 noodzakelijk zijn. Deze dwarsschotten zijn waterdicht en tot het schottendek opgetrokken. Bij ontbreken van een schottendek moeten zij tot de bovenkant van het scheepsboord vanaf hetwelk het vrijboord wordt gemeten, zijn opgetrokken.

2. De ruimten bestemd voor passagiers zijn door waterdichte schotten van de machinekamers, ketelruimen en laadruimen gescheiden.

#### **Artikel 2.2 Openingen en deuren in schotten**

1. Het aantal openingen in de volgens artikel 2.1 voorgeschreven schotten wordt zo gering gehouden als op grond van de bouwwijze en voor de normale bedrijfsvoering van het schip toelaatbaar is. De waterdichte functie van de schotten wordt door de openingen niet nadelig

beïnvloed. In het aanvaringsschot zijn geen openingen en deuren toegestaan. In schotten die de ruimten bestemd voor passagiers van machinekamers scheiden, zijn deuren niet toegestaan.

2. Met de hand te bedienen waterdichte deuren die niet op afstand kunnen worden bediend, zijn slechts toegestaan op plaatsen die niet voor passagiers toegankelijk zijn. Zij worden slechts voor passage kortstondig geopend en blijven overigens voortdurend gesloten. Aan beide zijden van de deuren is het opschrift aangebracht: 'Deur onmiddellijk na passeren sluiten'. Het snel en veilig kunnen sluiten wordt door geschikte inrichtingen gewaarborgd.

3. Deuren die langere tijd moeten kunnen openstaan of die zich op voor passagiers toegankelijke plaatsen bevinden, moeten zowel ter plaatse aan beide zijden van het schot, als ook vanaf een goed toegankelijke plaats boven het schottendek kunnen worden gesloten. Na sluiting door de afstandsbediening moet de deur ter plaatse opnieuw kunnen worden geopend en op veilige wijze gesloten. De duur van het sluiten is voldoende om ongevallen te verhinderen, maar bedraagt niet meer dan 60 seconden. Vlak voor en tijdens het sluiten wordt bij de deur automatisch een akoestisch alarmsignaal gegeven. Het bedienen van de deur en het alarmsignaal moet ook onafhankelijk van het boordnet kunnen geschieden. Ter plaatse van de afstandsbediening wordt aangegeven of de deur open dan wel gesloten is.

4. Alle deuren in schotten en hun bedieningsinrichtingen bevinden zich in een veilige zone. Deze zone wordt naar buiten begrensd door verticale vlakken die op een afstand van 1/5 van de breedte waterlijn evenwijdig aan de huidbeplating, gemeten op de lijn van de grootste inzinking, lopen.

### **Artikel 2.3 Doorvoeringen van pijpleidingen**

1. Pijpleidingen met open uitmondingen en ventilatiekanalen zijn zo aangelegd, dat daardoor in lekke toestand van het schip geen water van de ene naar de andere afdeling of tank kan stromen.

2. Indien verschillende afdelingen via pijpleidingen of ventilatiekanalen met elkaar in open verbinding staan, worden deze op een geschikte plaats tot boven de ongunstigste lastlijn in lekke toestand geleid. Wanneer dit bij pijpleidingen niet het geval is, worden in deze leidingen op de doorboorde schotten afsluiters aangebracht die op afstand van boven het schottendek kunnen worden bediend.

3. Wanneer een pijpleiding binnen een afdeling geen open uitmonding heeft, wordt de pijpleiding bij beschadiging van deze afdeling als onbeschadigd beschouwd, indien zij binnen de in artikel 2.2, vierde lid, omschreven veilige zone loopt en de afstand tot de scheepsbodem meer dan 0,50 m bedraagt.

4. Kabeldoorvoeringen zijn zodanig uitgevoerd, dat de dichtheid van de schotten niet wordt aangetast.

### **Artikel 2.4 Sprongen en nissen in schotten**

In een dwarsschot is het toegestaan een sprong of nis aan te brengen, mits alle delen van de sprong binnen de in artikel 2.2, vierde lid, bedoelde veilige zone zijn gelegen.

### **Artikel 2.5 Aantekening in het certificaat**

Indien de in artikel 2.2 bedoelde openingen en deuren zijn toegestaan, wordt in het certificaat het volgende bedrijfsvoorschrift opgenomen:

‘Door een daartoe strekkende opdracht aan het personeel wordt verzekerd, dat alle openingen en deuren in waterdichte schotten in geval van gevaar onverwijld waterdicht worden gesloten’.

## **Artikel 2.6 scheepsromp**

1. De volgende waterdichte schotten, die reiken tot tegen het dek of, wanneer er geen dek is, tot aan de bovenkant van de scheepsboord, zijn aangebracht:

- a. een aanvaringsschot op een redelijke afstand van de voorsteven;
- b. een achterpiekschot op een redelijke afstand van de achtersteven.

2. Op schepen met een lengte van 25 m of minder is het toegestaan het achterpiekschot achterwege te laten.

## **Hoofdstuk 3. Waterdichte indeling**

### **Artikel 3.1 Waterdichte indeling**

1. Voor veerponten wordt het drijfvermogen in geval van lek voor alle voorziene beladingstoestanden voldoende geacht indien voldaan wordt aan de volgende eisen:

- a. het schip voldoet aan de eencompartimentsstandaard. Hieronder wordt verstaan dat de plaatsing van de waterdichte schotten zodanig is, dat het schip na het vollopen van iedere willekeurige waterdichte afdeling niet inzinkt tot boven de indompelingsgrenslijn en dat aan onderdeel f wordt voldaan. Bij de lekberekening wordt rekening worden gehouden met de aard van de bouw, zoals asymmetrische ruimten;
- b. als indompelingsgrenslijn wordt aangenomen een lijn op de zijde van het schip, die ligt op tenminste 10 cm onder het schottendek, respectievelijk onder het laagste niet waterdichte punt van het scheepsboord. Waterdichte vensters onder de indompelingsgrenslijn zijn toegestaan, wanneer zij niet geopend kunnen worden en voldoende sterk zijn.

Wanneer een doorlopend schottendek ontbreekt, wordt ter voldoening aan de regelen van het eerste lid een doorlopende indompelingsgrenslijn aangenomen die ligt op tenminste 10 cm onder het laagste punt waar de scheepshuid en de schotten niet meer waterdicht zijn;

- c. in het algemeen wordt gerekend met een permeabiliteit van 95%.

Indien door een berekening kan worden aangetoond dat de gemiddelde permeabiliteit van een bepaalde afdeling kleiner dan 95% is, kan die berekende waarde worden toegepast. Het is niet toegestaan de waarde van de permeabiliteit lager te nemen dan:

- 1°. voor passagiers- en bemanningsverblijven: 95%;
- 2°. voor machinekamers en ketelruimen: 85%;
- 3°. voor laad-, bagage- en voorraadruimen: 75%;
- 4°. voor dubbele bodems, olie bunkers en andere tanks, al naar gelang deze tanks uit hoofde van hun bestemming bij het afgeladen schip als vol of ledig moeten worden aangenomen: 0 of 95%;

- d. tussen het aanvaringsschot en het achterpiekschot gelden als waterdichte afdeling, als bedoeld in onderdeel a, slechts die ruimten die een lengte hebben van tenminste 10% van de lengtewaterlijn, echter niet minder dan 4 m.

Indien een waterdichte afdeling langer is dan hierboven is voorgeschreven en zodanig is onderverdeeld, dat waterdichte onderafdelingen zijn ontstaan, tussen welke de minste lengte eveneens aanwezig is, is het toegestaan deze voor de lekberekening in aanmerking te nemen;

- e. Het is toegestaan dat de lengte van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot kleiner is dan 10% van de lengtewaterlijn of 4 m.

In dat geval worden bij de lekberekening de voorpiek en de daarop volgende afdeling als gelijktijdig gevuld beschouwd. De afstand, gemeten tussen de loodlijn door het voorste

snijpunt van de scheepsromp met het vlak van de grootste inzinking (voorloodlijn) en het achterste dwarsschot van de eerste afdeling achter het aanvaringsschot, is niet kleiner dan 10% van de lengtewaterlijn of 4 m.

De afstand tussen het aanvaringsschot en de voorloodlijn is niet kleiner dan 4% van de lengtewaterlijn en niet groter dan 4% van de lengte  $L_{wl}$  vermeerderd met 2 m;

f. aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit in lekke toestand wordt geacht te zijn voldaan, wanneer wordt aangetoond dat voor alle stadia van het vervullen en voor de eindtoestand van het vervuld zijn, het oprichtende moment  $M_a$  groter is dan het kenterende moment  $M_k$ .  $M_a$  wordt berekend met de formule:

$$M_a = M_{Grest} \cdot \sin \ddot{\alpha} \cdot V$$

In deze formule betekent:

$M_{Grest}$ : de gereduceerde metacenterhoogte in lekke toestand in m;

$\ddot{\alpha}$ : de hoek waarbij de eerste opening van de niet vervulde afdelingen water maakt of indien deze kleiner is de hoek waarbij het schottendek te water komt;

$V$ : de waterverplaatsing in tonnen.

$M_k$  wordt berekend met de formule;

$$M_k = 0,2 \cdot M_p$$

waarbij  $M_p$  overeenkomstig de volgende formule wordt berekend:

$$M_p = 0,15 \cdot b \cdot G$$

In deze formule betekent:

$b$ : de grootste nuttige breedte van het desbetreffende dek, gemeten op een hoogte van 0,5 m;

$G$ : het totale gewicht van het op dat dek toegestane aantal personen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op veerponten die zijn gebouwd of bestemd voor het vervoer van uitsluitend personen met inbegrip van voertuigen op twee wielen, met een lengtewaterlijn van minder dan 15 m in de zone 3 en met een lengtewaterlijn van minder dan 25 m in de zone 4.

3. De in eerste lid, onderdeel d en e, voorgeschreven kleinste lengten van waterdichte afdelingen zijn niet van toepassing op veerponten waarvan de lengtewaterlijn minder dan 25 m bedraagt.

4. Veerponten die niet zijn voorzien van een vast dek, zijn in de zijden van luchtkasten voorzien, zodanig dat bij lek worden het reserve drijfvermogen een gelijkwaardige veiligheid biedt.

## **Hoofdstuk 4. Stabiliteit**

### **Artikel 4.1 Stabiliteit algemeen**

1. Het bewijs van voldoende stabiliteit wordt geleverd door het overleggen van een berekening, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef en, wanneer de inspecteur-generaal zulks verlangt, van een draaicirkelproef.

2. Bij schepen met een lengtewaterlijn van ten hoogste 25 m kan voldoende stabiliteit, in plaats van door het in het derde lid bedoelde rekenkundig bewijs, worden aangetoond door een stabiliteitsproef met het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen. Deze proef wordt gehouden bij de ongunstigste vullingsgraad van de brandstof- en drinkwatertanks.

Het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen moet zodanig op het voor passagiers bestemde gedeelte van het dek naar de zijde van het schip worden verplaatst, dat aldaar een dichtheid van  $3\frac{3}{4}$  personen per m<sup>2</sup>, overeenkomende met 285 kg per m<sup>2</sup>, wordt verkregen.

Bij deze proef bedraagt de slagzij na het verplaatsen niet meer dan 7 graden. Het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand mogen niet kleiner zijn dan respectievelijk 0,05 Breedewaterlijn + 0,20 m en 0,05 Breedewaterlijn + 0,10 m.

3. Aan het rekenkundig bewijs van voldoende stabiliteit wordt geacht te zijn voldaan, wanneer daaruit blijkt dat de slagzij van het schip in de beladingstoestanden als bedoeld in artikel 4.2 en onder gelijktijdige invloed van de in artikel 4.3 bedoelde kenterende momenten niet meer dan 12 graden bedraagt.

4. De gelijktijdig door de dwarsscheepse verplaatsing van personen en door de belading met voertuigen veroorzaakte slagzij bedraagt daarbij niet meer dan 10 graden.

5. Bij de in het derde lid bedoelde slagzij zijn resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand als bedoeld in artikel 5.1 aanwezig.

6. Voor veerponten die zijn gebouwd of bestemd voor het vervoer van uitsluitend personen met inbegrip van voertuigen op twee wielen, met een lengte Lengtewaterlijn van ten hoogste 25 m kan voldoende stabiliteit in plaats van door het rekenkundig bewijs worden aangetoond door een stabiliteitsproef als bedoeld in het tweede lid.

7. De in tweede lid bedoelde criteria voor het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand zijn van toepassing op veerponten in de zones 3 en 4. Bij veerponten in de zone 2 is het daar bedoelde resterend vrijboord en de daar bedoelde resterende veiligheidsafstand niet kleiner dan respectievelijk 0,05 Breedewaterlijn + 0,25 m en 0,05 Breedewaterlijn + 0,15 m.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

## **Artikel 4.2 Beladingstoestanden**

1. Er wordt gerekend met de volledige uitrusting, alle bemanningsleden en het ten hoogste toegestane aantal passagiers. De brandstof- en drinkwatertanks worden half gevuld aangenomen.

2. Bij veerponten, die zijn gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen als ook van voertuigen op meer dan twee wielen wordt het voor de in artikel 4.1, derde lid, bedoelde berekening aan te nemen gewicht van voertuigen en hun lading bepaald door het in artikel 5.2, tweede lid, genoemde laadvermogen te verminderen met het gewicht van de volledige uitrusting, alle bemanningsleden, het ten hoogste toegestane aantal passagiers en de maximale inhoud van brandstof- en drinkwatertanks.

3. Het gewicht van de voertuigen en hun lading wordt over de veerpont verdeeld gerekend in evenredigheid met de beschikbare dekruijnte en overeenkomstig de aard van de daarop toe te laten voertuigen.

4. Wanneer een veerpont beschikt over twee of meer opstelstroken, wordt eveneens gerekend met een gewicht van voertuigen en hun lading en een verdeling daarvan overeenkomstig het bepaalde in artikel 4.5 .

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

6. Voor de in het derde en het vierde lid bedoelde beladingstoestanden wordt een trimberekening gemaakt voor de ongunstigste toestand waarbij het zwaarste op de veerpont toegestane voertuig zich tijdens het op- en afrijden op het einde van de rijbaan of op de laadklep bevindt.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

### **Artikel 4.3 Kenterende momenten**

1. Voor veerponten wordt gerekend met de gelijktijdige invloed van de kenterende momenten ten gevolge van:

- a. een dwarsscheepse verplaatsing van het ten hoogste toegestane aantal personen als bedoeld in artikel 4.4;
- b. een winddruk als bedoeld in het derde lid;
- c. een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven, als bedoeld in het vierde lid;
- d. een belading met voertuigen als bedoeld in artikel 4.5.

2. Voor niet-vrijvarende veerponten hoeft niet te worden gerekend met een kenterend moment ten gevolge van een middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven.

3. Het kenterend moment  $M_w$  veroorzaakt door de invloed van de winddruk, wordt berekend met de formule:

$$M_w = P_w \cdot F \cdot (h_w + T/2)$$

In deze formule betekent:

$p_w$ : specifieke winddruk

voor zone 2: 20 kg/m<sup>2</sup>;

voor zone 3: 10 kg/m<sup>2</sup>;

voor zone 4: 10 kg/m<sup>2</sup>;

$F$ : het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m<sup>2</sup>;

$h_w$ : de afstand van het zwaartepunt van het zijdelings oppervlak  $F$  boven het vlak van de grootste inzinking in m;

$T$ : de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

4. Het kenterend moment  $M_{dr}$  veroorzaakt door de middelpuntvliedende kracht bij roergeven, wordt berekend met de formule:

$$M_{dr} = 0,5 \cdot D/L_{wl} \cdot (GK - T/2).$$

In deze formule betekent:

$D$ : waterverplaatsing van het geladen schip in tonnen;

$L_{wl}$ : de lengte, gemeten op het vlak van de grootste inzinking;

$GK$ : de afstand van het gewichtszwaartepunt van het geladen schip tot de bovenkant van de kiel in m;

T: de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.  
Indien de slagzij van het geladen schip in de draaicirkel proefondervindelijk wordt vastgesteld, wordt de aldus verkregen waarde gerekend. Deze proef moet bij halve snelheid van het schip, bij volle belading en de onder deze omstandigheden kleinst mogelijk diameter van de draaicirkel worden uitgevoerd.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

#### **Artikel 4.4 Moment ten gevolge van verplaatsen van personen**

1. Het uitgangspunt voor de berekening is de ligging van het totale zwaartepunt der passagiers op het schip.

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

3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid, wordt bij veerponten met twee of meer opstelstroken, indien dit aanleiding geeft tot ongunstiger resultaat, het verplaatsen van personen gerekend naar dezelfde scheepszijde als het plaatsen van de voertuigen zoals genoemd in artikel 4.5 .

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

#### **Artikel 4.5 Moment tengevolge van belading met voertuigen**

1. Wanneer een veerpont die is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen en van voertuigen op meer dan twee wielen, en die een veerdienst onderhoudt over de binnenwateren van zone 2, 3 en 4, beschikt over twee of meer opstelstroken, wordt voor de stabiliteit een percentage van het maximaal toegestane gewicht van voertuigen en hun lading asymmetrisch opgesteld in rekening gebracht afhankelijk van het aantal opstelstroken. Dit percentage bedraagt:

- a. bij twee opstelstroken: 50%, te rekenen op één der opstelstroken;
- b. bij drie opstelstroken: 67%, gelijk verdeeld te rekenen over twee naast elkaar gelegen opstelstroken;
- c. bij vier opstelstroken: 75%, gelijk verdeeld te rekenen over drie naast elkaar gelegen opstelstroken.

2. Bij meer dan vier opstelstroken bepaalt de minister het in rekening te brengen percentage.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

### **Hoofdstuk 5. Veiligheidsafstand en vrijboord**

#### **Artikel 5.1 Resterend vrijboord en resterende veiligheidsafstand**

1. Bij ligging van de veerpont veroorzaakt door de in artikel 4.3 genoemde kenterende momenten zijn een resterend vrijboord en een resterende veiligheidsafstand aanwezig volgens het bepaalde in het tweede en derde lid.

2. Bij veerponten waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid waterdicht en voldoende sterk zijn en alle openingen in de scheepshuid tegen elk ongewenst binnendringen van water zijn beveiligd, bedraagt het resterende vrijboord ten minste 0,20 m. Voor de getrimde toestand als bedoeld in artikel 4.2, zesde lid, mag het resterend vrijboord aan het uiteinde van de veerpont zijn verminderd tot 0,10 m.

3. Bij veerponten waarvan de patrijspoorten of ramen in de scheepshuid kunnen worden geopend of waarbij onbeveiligde openingen in de scheepshuid aanwezig zijn, bedraagt de resterende veiligheidsafstand tot die openingen ten minste 0,10 m. In dit geval geldt bovendien dat het resterende vrijboord ten minste 0,20 m bedraagt.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits het dek waterdicht is en er geen twijfel bestaat over de stabiliteit en de omstandigheden die van kracht waren zijn aanvaard.***

## **Artikel 5.2 Vrijboord en veiligheidsafstand**

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

- a. de inzinking, die overeenkomstig de artikelen 4.1, 4.2 en 4.3 berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat; en
- b. het resterend vrijboord als bedoeld in artikel 5.1 .

2. Het vrijboord bedraagt voor veerponten in de zones 3 en 4 ten minste 0,30 m. Voor veerponten in de zone 2 bedraagt het vrijboord ten minste 0,40 m.

3. De veiligheidsafstand is ten minste gelijk aan de som van:

- a. de inzinking die overeenkomstig de volgens de artikelen 4.1, 4.2 en 4.3 berekende slagzij, gemeten langs de scheepshuid, ontstaat en
- b. de resterende veiligheidsafstand, bedoeld in artikel 5.1 .

4. De veiligheidsafstand mag niet minder bedragen dan:

- a. tot openingen die niet waterdicht afsluitbaar zijn:

1°. in zone 2: 0,60 m;

2°. in zone 3: 0,30 m;

3°. in zone 4: 0,30 m;

- b. tot de onderzijde van patrijspoorten en ramen die zich in de scheepshuid bevinden en die kunnen worden geopend:

1°. in zone 2: 0,30 m;

2°. in zone 3: 0,25 m;

3°. in zone 4: 0,20 m;

- c. voor open veerponten zonder schottendek, tot het laagste punt van de bovenkant van het boord:

1°. in zone 2: 0,80 m;

2°. in zone 3: 0,50 m;

3°. in zone 4: 0,40 m;

- d. voor onzinkbare open veerponten van het type landingsvaartuig ter plaatse van de klep, mits deze in gesloten toestand langs de staande kanten en de onderkant waterdicht afsluitbaar is:

1°. in zone 2: 0,60 m;

2°. in zone 3: 0,40 m;

3°. in zone 4: 0,30 m.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits het dek waterdicht is en er geen twijfel bestaat***



*over de stabiliteit en de omstandigheden die van kracht waren zijn aanvaard.*

### **Artikel 5.3 Vlak van de grootste inzinking en laadvermogen**

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de voorschriften van de artikelen 4.1 tot en met 5.2, als aan de van toepassing zijnde voorschriften van de artikelen 2.1 tot en met 5.2 wordt voldaan.
2. De minister kan voor een bepaalde veerpont of voor een bepaald vaargebied uit veiligheidsoverwegingen een groter vrijboord of een grotere veiligheidsafstand vaststellen, indien dit naar zijn oordeel uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.
3. Het laadvermogen, behorend bij de in het eerste lid bedoelde grootste inzinking, wordt rekenkundig bepaald, gebaseerd op de resultaten van een hellingproef, of, voor veerponten als bedoeld in artikel 4.1, zesde lid, gebaseerd op de resultaten van een stabiliteitsproef.

*Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits het dek waterdicht is en er geen twijfel bestaat over de stabiliteit en de omstandigheden die van kracht waren zijn aanvaard.*

## **Hoofdstuk 6. Ten hoogste toegestane aantal passagiers**

### **Artikel 6.1 Berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers**

1. Het vlak van de grootste inzinking wordt zodanig vastgesteld, dat zowel aan de voorschriften van de artikelen 4.1 tot en met 5.2, als aan de van toepassing zijnde voorschriften van de artikelen 2.1 tot en met 5.2 wordt voldaan.
2. Voor de berekening van het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt de som genomen van de vrije gedeelten van de dekoppervlakken die normaal voor passagiers zijn bestemd. Daarbij worden niet meegerekend de slaapvertrekken en toiletten, alsmede de ruimten die blijvend of tijdelijk voor de bedrijfsvoering van het schip dienen, ook al zijn deze voor passagiers toegankelijk. Voorts worden de ruimten onder het hoofddek niet meegerekend. In het hoofddek verzonken ruimten met grote vensters bovendecks mogen echter wel in aanmerking worden genomen.
3. Van de som van de volgens het tweede lid berekende oppervlakken moeten worden afgetrokken:
  - a. de oppervlakken van gangen, trappen en andere verbindingswegen;
  - b. de oppervlakken onder trappen;
  - c. de oppervlakken die blijvend door uitrustingsstukken en meubilair worden ingenomen en
  - d. de oppervlakken onder bijboten, reddingboten, reddingvlotten en dergelijke, ook wanneer deze zo hoog zijn geplaatst, dat de passagiers zich daaronder kunnen ophouden.
4. Het ten hoogste toegestane aantal passagiers wordt berekend door het aantal vierkante meters van het volgens het tweede en derde lid bepaalde vrije dekoppervlak te vermenigvuldigen met de factor 2,5. Bij schepen met een lengte lwl kleiner dan 25 m mag deze factor op 2,8 worden gesteld.

*Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig*

## **Hoofdstuk 7. Constructie**

### **Artikel 7.1 Constructie**

1. De voor passagiers toegankelijke dekken, landgangen en de rijdekken zijn zodanig geconstrueerd, dat zij een gelijkmatige belasting van ten minste 4000 N/m<sup>2</sup> kunnen dragen.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

2. De voor voertuigen bestemde dekken, laadkleppen en dergelijke worden bovendien berekend voor de maximaal toegelaten asbelastingen en wieldrukken.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

3. De toelaatbare spanningen in de constructie worden berekend in overeenstemming met de voorschriften van een erkend onderzoeksbureau.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

4. Niet-vrijvarende veerponten zijn zodanig gebouwd en ingericht dat de veiligheid van de vaart is gewaarborgd. Zij moeten op veilige wijze onmiddellijk tot stoppen gebracht kunnen worden.

De kabels, trommels, overbrengingen en dergelijke voorzieningen zijn zodanig geplaatst en afgeschermd dat zij geen gevaar voor de passagiers en de bemanning vormen.

5. Open dekken zijn van voldoende spuimogelijkheden voorzien teneinde overkomend water en hemelwater snel te kunnen afvoeren.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

6. De dekken die zijn bestemd voor voertuigen op meer dan twee wielen moeten ten minste een beschikbare breedte  $b$  in mm hebben volgens onderstaande formules:

a. bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 0 tot 450 mm:

$$b = r \cdot n + 500$$

b. gemeten tussen de wanden, verschansingen of hekwerken bij verhoogde voetpaden (stoepen, trottoirs) met een breedte van 450 mm of meer:

$b = r \cdot (n - 2) + 2 \cdot s$  gemeten tussen de opstaande randen van de voetpaden (stoepen, trottoirs), met dien verstande dat  $b$  voor slechts een enkele opstelstrook tussen de opstaande randen 5 mm bedraagt.

In deze formules betekent:

$n$ : het aantal opstelstroken,

$r$ : breedte opstelstrook voor personenauto's 2150 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 3050 mm,

$s$ : breedte opstelstrook voor personenauto's 1950 mm, voor vrachtauto's, bussen e.d. 2850 mm.

De maten  $r$  en  $s$  gelden voor een hoogte vanaf het rijdek van 2000 mm voor personenauto's en 3000 mm voor vrachtauto's, bussen e.d.

Indien op de voor voertuigen bestemde dekken markeringstrepen worden aangebracht, geldt:

a. Indien een dek meer dan twee gemarkeerde opstelstroken heeft bevinden de markeringsstrepen van de buitenste opstelstroken zich op een afstand van ten minste 2400 mm voor personenauto's en 3300 mm voor vrachtauto's, bussen e.d. van een wand, verschansing of hekwerk bevinden.

Bij aanwezigheid van een verhoogd voetpad, stoep of trottoir moet echter tevens de afstand van de markeringsstreep tot de opstaande rand tenminste 1950 respectievelijk 2850 mm bedragen. De breedte van de opstelstroken wordt gemeten op het hart van de markeringsstrepen.

Mits de markeringsstrepen zich duidelijk onderscheiden, zijn verschillende indelingen voor verschillende soorten voertuigen mogelijk.

b. Op plaatsen waar door aanwezige constructies niet kan worden voldaan aan de onder a bedoelde minst vereiste breedte een opstelverbod. Dit wordt door markeringen op het dek aangegeven.

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

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

***Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig***

## **Hoofdstuk 8. Uitrusting**

### **Artikel 8.1 Reddingsmiddelen**

1. Op de veerponten in de zones 3 en 4 is het toegestaan de voorgeschreven reddingsmiddelen te vervangen door gemeenschappelijke reddingsmiddelen.

2. In afwijking van artikel 15.09, vierde lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG kan de minister op veerponten in de zone 4, afhankelijk van de aard van het vaarwater en van de verkeersomstandigheden, minder reddingsmiddelen toestaan. In elk geval zijn voor ten minste 25% van het ten hoogste toegelaten aantal passagiers reddingsmiddelen aan boord aanwezig.

### **Artikel 8.2 Brandbestrijding**

Veerponten die zijn gebouwd en ingericht voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen zijn, op of in de onmiddellijke nabijheid van het rijdek, voorzien van ten minste twee draagbare blustoestellen. De in artikel 10.03 en 15.12, eerste lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG bedoelde draagbare blustoestellen worden daartoe meegerekend.

### **Artikel 8.3 Luidsprekers**

Op veerponten met een lengtewaterlijn van 35 m of meer, zijn luidsprekers aanwezig waarmee alle passagiers kunnen worden bereikt.

### **Artikel 8.4 Instructies voor passagiers**

1. Op veerponten die bestemd zijn voor het vervoer van voertuigen op meer dan twee wielen zijn duidelijk zichtbare borden aangebracht, waarop instructies voor de bestuurders van voertuigen goed leesbaar zijn geplaatst met betrekking tot het afzetten van de motor, indien aanwezig, en het op de rem zetten van het voertuig.

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

## **Artikel 8.5 Ankergerei**

1. Vrijvarende veerponten die aan het voor- en achterschip zijn voorzien van volledig identieke voortstuwingsmiddelen en stuurinrichtingen zijn aan elk scheepseinde voorzien van ten minste één anker.

2. Niet-vrijvarende veerponten aan één der scheepseinden zijn voorzien van ten minste één anker.

3. In gevallen als genoemd in het eerste en tweede lid, bedraagt het totale gewicht van de ankers aan een scheepseinde ten minste P, waarbij de waarde P wordt vastgesteld overeenkomstig de voorschriften van artikel 10.01, tweede lid, van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG.

4. Daarbij is elk anker voorzien van een ankerketting, tros of kabel, waarvan de lengte en de breeksterkte worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen voor boegankerkettingen, trossen of kabels van artikel 10.01, tiende en elfde lid van bijlage II van richtlijn 2006/87/EG. Hierbij moet in de formule voor de waarde P' het bepaalde theoretische gewicht van het betreffende anker worden genomen.

*Overgangsbepaling: artikel 10.01: niet van toepassing op veerponten die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits veilig*

## **Artikel 8.6 Bijboot**

Indien de veerpont in ledige toestand een waterverplaatsing heeft van meer dan 75m<sup>3</sup> dient er een bijboot aanwezig te zijn.

## **Hoofdstuk 9. Bijzondere bepalingen**

### **Artikel 9.1 Manoeuvrereigenschappen**

Het schip moet over voldoende vaar- en manoeuvrereigenschappen beschikken.

### **Artikel 9.2 Vrij uitzicht**

Op niet-vrijvarende veerponten is de opstelling van de voertuigen zodanig dat het uitzicht tijdens de vaart in alle richtingen voldoende is.

## **Hoofdstuk 10. Overgangsbepalingen**

### **Artikel 10.1 Overgangsbepalingen**

1. De artikelen 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 6.1, 7.1, eerste, tweede, derde, vijfde en zesde lid, en 8.5 van deze bijlage zijn niet van toepassing bij het onderzoek van schepen die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, mits voorzieningen zijn getroffen, die naar het oordeel van de minister voldoende waarborg bieden voor de veiligheid van het schip en opvarenden, dan wel naar het oordeel van de minister in overeenstemming met de bevoegde bedrijfstakdirecteur van de Arbeidsinspectie voldoende waarborg bieden voor de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid aan boord.

2. De artikelen 5.1, 5.2 en 5.3 van deze bijlage zijn niet van toepassing bij het onderzoek van schepen die voor 1 januari 1991 in de vaart waren, met dien verstande dat het dek voldoende waterdicht is afgesloten en er bovendien naar het oordeel van de minister in overeenstemming met de bevoegde bedrijfstakingdirecteur van de Arbeidsinspectie geen reden tot twijfel bestaat aan de stabiliteit van de beladen veerpont en dat de omstandigheden die op grond van de desbetreffende bestaande bepalingen van algemene politieverordeningen en provinciale verordeningen, van kracht zijnde tot het moment van inwerkingtreding van deze regeling, zijn aanvaard.

**De overgangsbepalingen volgens dit 3e lid zijn niet in het voorschrift verwerkt.**

3. Op veerponten die tussen 1 juli 2009 en 1 januari 2011 zijn voorzien van een certificaat van onderzoek zijn van toepassing:

a. bijlage 3.6 van de Binnenvaartregeling zoals deze luidde op 31 december 2010;

b. deze bijlage, uitgezonderd:

1°. hoofdstukken 2 tot en met 6;

2°. uitsluitend voor niet-vrijvarende veerponten hoofdstuk 7;

3°. de artikelen 8.5 en 9.3 (**bedoeld wordt 9.1**); en

4°. artikel 1.2 voor wat betreft de artikelen 15.01, 15.05, eerste, derde en vierde lid, 15.06, eerste lid, tweede lid, derde lid, onderdelen a, b, d tot en met g, vierde lid, vijfde lid, onderdeel a, c tot en met g, zesde lid, negende tot en met het zestiende lid, achttiende en negentiende lid, 15.07, 15.08, eerste en vierde lid, 15.09, eerste tot en met negende en elfde lid, 15.10, 15.11, eerste tot en met vijftiende en, uitsluitend voor zone 3, zeventiende lid, 15.12, eerste lid, en 15.13 tot en met 15.15 van richtlijn 2006/87/EG.

**Art. 10.2; Wederzijdse erkenning**

Met de in deze bijlage vastgestelde technische eisen worden gelijkgesteld daaraan gelijkwaardige technische eisen, vastgesteld door of vanwege een lidstaat van de Europese Unie dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

**Bijzonderheden t.a.v. de bemanning**

***Binnenvaartbesluit***

**Artikel 5.13**

1. Het vaartijdenboek is niet vereist met betrekking tot veerboten en veerponten.

2. De gezagvoerder van een veerboot of een veerpont draagt er zorg voor dat aan boord een scheepsjournaal aanwezig is, waarin de volgende gegevens worden vermeld:

a. de naam van het schip;

b. het begin en einde van de veerdienst van het schip;

c. het merk van de teboekstelling of het officiële scheepsnummer;

d. de leden van de bemanning bij het begin van de dagelijkse veerdienst van het schip met vermelding van naam en functie, en vervolgens telkens wanneer deze van samenstelling verandert..

## ***Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn***

### **Artikel 2.01**

3. Dit deel is niet van toepassing op veerponten..