

Kano-Vaarregels in Nederland



Ook geldend voor:
roeiboten en waterfietsen.

Juridische benaming:
“Door spierkracht voortbewogen schepen”.



Volgens de stand van zaken in:
januari 2016



Door :
A.H. Aalbrecht



Versie: januari 2016 (3)

Auteur is lid van kanovereniging LEKKO in Barendrecht.



Op internet: www.kv-lekko.nl.

Kanovereniging LEKKO is aangesloten bij de landelijke
TOERISTISCHE KANOBOND NEDERLAND



Op internet: www.tkbn.nl

De in dit katern gebruikte illustraties zijn o.a. gedownload van internet(vrije bron) en / of zelf gemaakt of bewerkt.

Eén afbeelding werd met toestemming gekopieerd en daarna bewerkt, uit een instructieboek van de Dienst Waterpolitie, KLPD (2012).

Copyright; Niets uit deze uitgave mag door fotokopieën of op enige andere wijze worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of op andere wijze aan anderen worden doorgegeven of worden bewerkt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Wijzigingen ten opzichte van de versie april 2014:

1. De voorpagina is aangepast, meer gericht op de groep waarvan ik de meeste respons ontvang.
2. Uitleg over “Scheepvaartberichten” en “(Verkeers)Besluiten” toegevoegd;
3. De uitdrukking “karowa” vervangen door “kano”.
4. Meerdere artikelen in het BPR, die ook betrekking hebben op “kleine schepen” (zoals kano’s en roeiboten) zijn per 1/1/2016 gewijzigd, zoals
 - De stuurboordswal-plicht;
 - De betekenis van de bruglichten.
5. Het hoofdstukje “Slecht zicht” is aangevuld met de onderdelen Marifoon, Radar en Radarreflector. Dit is gedaan omdat over die onderwerpen geregeld vragen gesteld worden en omdat over die onderwerpen nogal wat misverstanden bestaan.
6. Regels Dode Hoek aangepast.
7. Relevante Bijlagen (lijsten met vaarwegen) toegevoegd.

Verder waren er geen wetswijzigingen die noodzaakten tot wijzigingen in dit boekwerkje.

Vaarregels in Nederland.

In ons waterrijke land kennen we vele voorschriften die met varen te maken hebben. Ik wil proberen de regels, die voor kanovaarders/roeiërs gelden, zo eenvoudig mogelijk uit te leggen. Daarvoor is het echter wel nodig uit te leggen hoe die regelgeving in elkaar zit.

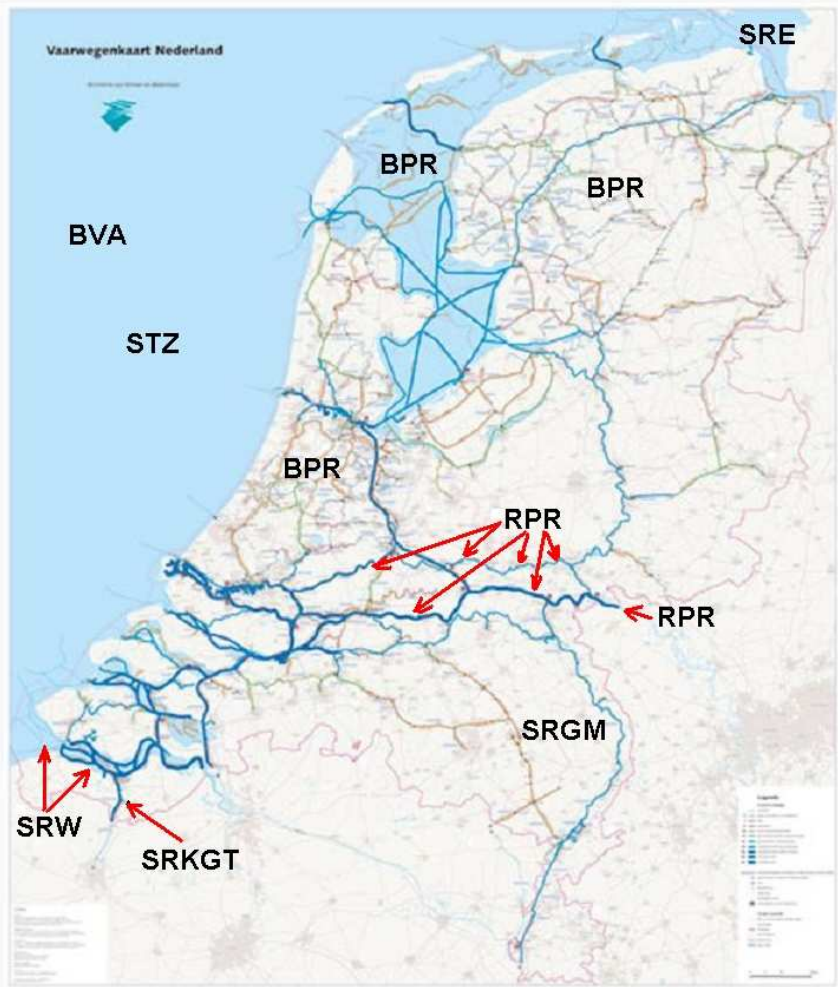
Voor het varen over oppervlaktewateren hebben we te maken met een aantal Wetten en Reglementen en hun Bijlagen.

Ik noem hieronder de belangrijkste:

1. De Scheepvaartverkeerswet (SVW);
2. De Binnenvaartwet (BVW);
3. De Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA);
(De BVA gelden internationaal);
4. Het Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ);
5. Het Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW);
6. Het Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE);
7. **Het Binnenvaartpolitierglement (BPR);**
8. **Het Rijnvaartpolitierglement (RPR);**
9. Het Scheepvaartreglement Kanaal Gent -Terneuzen (SRKGT);
10. Het Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (SRGM).

In de SVW (nummer 1 hierboven) staan de belangrijkste “grote” regels en de regels waaraan andere reglementen moeten voldoen.

Zoals hiervoor beschreven geven de namen van de Reglementen in grote lijnen aan voor welke wateren ze gelden.



Naast de genoemde Wetten en Reglementen bestaan er ook nog een groot aantal verordeningen zoals recreatieverordeningen, havenverordeningen en plaatselijke verordeningen. Hierin worden geen zaken geregeld die al in een Wet of in een Reglement geregeld zijn.

Het gaat in alle eerdergenoemde Wetten en Reglementen primair om:

- het verzekeren van(zorgen voor) een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer;
- het in stand houden van scheepvaartwegen;
- het voorkomen of beperken van schade aan scheepvaartwegen en kunstwerken;
- verkeersregelgeving.

Verder zijn er nog officiële “Scheepvaartberichten” en “Besluiten” of “Verkeersbesluiten”. Deze gelden vaak voor specifieke wateren of (tijdelijke) omstandigheden. Zij worden genomen door de plaatselijk bevoegde autoriteit. Voor de grote verkeerswateren in Nederland is dat vaak Rijkswaterstaat of bijvoorbeeld de Havenmeester van Rotterdam. Een dergelijk “Scheepvaartbericht” of “Verkeersbesluit” heeft dezelfde rechtswaarde als andere verkeersregels.

Voor het gemak ga ik er vanuit dat de meeste kanovaartochten gemaakt worden op de rivieren, kanalen, meren en kleinere wateren van Nederland, die ontstaan als openbare wateren.

Voor deze Nederlandse wateren gelden voornamelijk twee Reglementen: het BPR en het RPR. Daarom beperk ik mij in dit katern tot de regels in deze twee Reglementen. Die regels zijn dan beschreven in artikelen die in juridische taal geschreven zijn. In dit katern zal ik zoveel mogelijk de betreffende artikelnummers aangeven, maar de juridische taal vervangen door gewone taal. Als u de exacte taal wilt lezen kunt u die vinden in de aangegeven Reglementen en dergelijke.

Het BPR is, met uitzondering van de wateren waar een ander scheepvaartreglement geldt (zoals de hierboven genoemde nummers 4, 5, 6, 8, 9 en 10), van toepassing op alle openbare wateren in Nederland, die toegankelijk zijn voor de scheepvaart. Het BPR is dus ook geldig voor bijvoorbeeld het IJsselmeer en de Waddenzee.

Op grond van een internationale overeenkomst “de Akte van Mannheim” ook bekend als “de Herziene Rijnvaartakte”, geldt op de “Rijn” het RPR.

In het BPR wordt onder de “Rijn” verstaan: de Boven-Rijn, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn, de Waal en de Lek. Ook de daaraan gelegen havens, laad- en losplaatsen en recreatieplassen maken hiervan deel uit.

In deze reglementen wordt geschreven over “door spierkracht voortbewogen” schepen. Hieronder vallen o.a.: kano’s, roeiboten, waterfietsen en wikkend voortbewogen boten.

In de tekst hieronder zal ik ze “kano(’s)” noemen.

Verder staan in het BPR, in de hoofdstukken 9 t/m 13, zogenaamde “Bijzondere bepalingen”. Aan het einde van het gedeelte uitleg van hoofdstuk 6, ga ik nader in op een artikel dat ook voor “kano’s” van toepassing is.

Als u een tocht gaat varen is het dus zaak om eerst te weten welk Reglement er op de wateren die u gaat bevaren geldt. Eventueel kunt u ook nagaan of er aanvullend verordeningen gelden.

Ook voor het varen met een “kano” maakt het wel degelijk verschil of u op een water van het BPR of van het RPR vaart!

Een verschil betreft de regels ten aanzien van een “snel schip” (dat is een “groot motorschip” dat sneller dan 40 km/u kan varen).

In het BPR gebied is een “snel schip” verplicht aan andere schepen voorrang te verlenen, terwijl in het RPR gebied geldt dat een “klein schip” (een “kano” is een klein schip) voorrang moet verlenen aan een “groot schip”.

Hieruit volgt de noodzaak om uit te leggen wat is een:

- “klein schip”, of een “groot schip”, of een “zeilschip”?
- “vaarweg” en/of “vaarwater”.

Hieronder staan meerdere definities uit het BPR beschreven.

Klein schip: een schip korter dan 20 m. (globaal op de waterlijn), met uitzondering van:

(deze uitzonderingen zijn dus voor het BPR altijd “groot schip”)

1. schip dat een “groot schip” sleept, duwt, assisteert, langsijde vastgemaakt meevoert;
2. passagiersschip (mag volgens papieren meer dan 12 passagiers vervoeren);
3. veerpont;
4. vissersschip (is alleen een vissersschip tijdens het daadwerkelijk vissen);
5. duwbak.

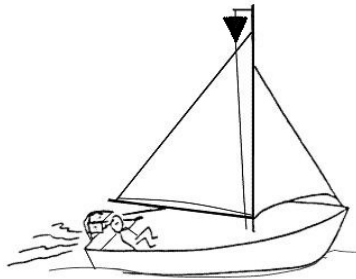
Groot schip: elk ander schip dat geen “klein schip” is;

Zeilschip: een schip dat uitsluitend door (wind in z'n) zeilen wordt voortbewogen;

let op: een zeilschip dat “zeilt” en tevens “op z'n motor vaart” is geen zeilschip meer, maar een “motorschip”;

Een schip dat “zeilt” en tevens “op z'n motor vaart” moet overdag “voeren”:

- een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk op een plaats waar hij het best kan worden gezien.



Opmerking: In nautische wetten

en reglementen komt geregeld de term “voeren” voor, in combinatie met verlichting en / of tekens. Hiermee wordt bedoeld dat een schip die verlichting en / of tekens duidelijk zichtbaar moet laten zien oftewel tonen, voor overige vaarweggebruikers.

Zeilplank: een klein zeilschip datvoorzien van vrij draaibare zeiltoelage.....;

Snelle motorboot: een klein schip dat op z'n motor varend, sneller dan 20 km/u kan varen;

Waterscooter: een snelle motorboot die

Vaarweg: elk voor het openbaar verkeer openstaand water;

Vaarwater: het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt;

let op: er staat niet bij dat het vaarwater altijd door betonnen begrensd wordt. Volgens hoofdstuk 2 van bijlage 8 "Markering van het vaarwater" geeft betonnen wel de zijde (zijkant) van het vaarwater aan. Dit houdt in dat het water buiten de betonnen **geen vaarwater** genoemd wordt. Dit is van belang voor de werking van de vaarregels in Hoofdstuk 6 (met name 6.04, 6.05, 6.16 en 6.17).

Als aanvulling op genoemde definities vermeld ik, wellicht voor velen ten overvloede, dat men in de scheepvaart de termen stuurboord en bakboord gebruikt in plaats van rechts en links, om de ene of de andere zijkant van een schip aan te geven.

Hierna zullen **vier onderwerpen**, gericht op "kano's", worden toegelicht;

A. VAARREGELS	blz. 10
SLECHT ZICHT	blz. 21
RADAR	blz. 22
MARIFOON	blz. 24
RADARREFLECTOR	blz. 25
DODE HOEK	blz. 26
B. BIJZONDERE BEPALINGEN	blz. 26
C. SCHEEPSVERLICHTING	blz. 27
D. GELUIDSSEINEN	blz. 29

A. VAARREGELS

De volgende twee regels worden in nagenoeg alle reglementen als belangrijkste omschrijving voor “**Goed zeemanschap**” aangemerkt. Na de beschrijving van beide regels staat een korte uitleg daarover.

1.04: Voorzorgsmaatregelen:

De schipper moet, ook bij het ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens **goed zeemanschap** of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt zijn geboden. Dit met de bedoeling te voorkomen dat:

1. levensgevaar ontstaat;
2. schade ontstaat;
3. veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart gevaar lopen.

1.05: Afwijking van het reglement:

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt is geboden, volgens **goed zeemanschap** afwijken van de bepalingen van dit reglement.

Uitleg 1.04: De betekenis van deze regel komt hierop op neer dat alles wat je van tevoren kunt bedenken wat zou kunnen gebeuren tijdens je tocht, meegenomen moet worden in je reisvoorbereiding.

Die reisvoorbereidingen hebben dus ook te maken met:

- waar ga ik varen;
- wie gaan er mee (wat is hun conditie, kundigheid, ervaring);
- wat is de weersverwachting;
- wat kom ik onderweg zoal tegen;
- waar kan ik hulp invoeren etc.

Uitleg 1.05: Verder kan het voorkomen dat een situatie ontstaat waar geen regels voor bedacht zijn. In zo'n geval moet een schipper van de beschreven regels afwijken als daarmee (grote) problemen of een aanvaring voorkomen kunnen worden. Daarbij moet de schipper ook rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van andere schepen.

De overige (algemene) vaarregels staan, zowel in het BPR als in het RPR, in hoofdstuk 6.

Ten aanzien van de vaarregels over voorrang kan de volgende vuistregel gehanteerd worden:

Hoe groter de mate van de beperkingen om te manoeuvreren, hoe groter het "recht op" voorrang.

Een zeilschip dat echt "zeilt" is vanwege de afhankelijkheid van windsterkte en windrichting beperkt in z'n mogelijkheden. Daarom wordt het, zodra het tevens "op de motor" vaart, als "motorschip" aangemerkt. Dan kan het namelijk veel beter manoeuvreren en verliest het daarmee de "hogere" voorrangsrechten van een zeilschip.

Hoofdstuk 6 (zowel in het BPR als het RPR) begint met een beschrijving van een aantal begrippen en beginselen, voor dat hoofdstuk.

In 6.02 van het RPR (voor de Nederlandse Rijnwateren) staat dat een klein schip verplicht is aan een ander schip (inclusief een "snel schip") "de ruimte te laten" die het nodig heeft om te manoeuvreren. (oftewel klein wijkt voor groot).

In 6.02 van het BPR (voor de overige Nederlandse wateren) staat dat een "snel schip" verplicht is om aan andere schepen voorrang te verlenen.

In 6.02a van het RPR (voor de Nederlandse Rijnwateren) staat o.a. dat:

- een klein motorschip moet uitwijken voor een klein zeilschip of “kano”;
- een kleine “kano” moet uitwijken voor een klein zeilschip;
- een klein schip mag niet zodanig het vaarwater opkruisen (oversteken), dat een langs stuurboord wal varend klein schip gedwongen wordt uit te wijken.

In 6.03 (BPR + RPR) staan de “**Algemene beginselen**”. De belangrijkste daarvan, voor “kano’s”, staan hierna:

- 1) Voorbijvaren op tegengestelde koersen of voorbijlopen mag alleen als er voldoende ruimte is om dat te doen;
- 2) Bij: naderen op tegengestelde koersen / voorbijlopen / koers kruisen mag een schip dat gewoon netjes zijn eigen koers vaart, bij nadering van een ander schip, die koers niet zodanig wijzigen dat daardoor gevaar voor aanvaring ontstaat;

Over: voorrang verlenen of krijgen.

- 3) Als er voorrang verleend moet worden, dan moet dat door tijdige koerswijziging of snelheidsverandering. Hierdoor ontstaat voor de “voorrangkrijger” de ruimte die nodig is om zijn koers te volgen of om te manoeuvreren. De “voorranggever” mag daarbij niet:
 - voor het andere schip overlopen (voorlangs oversteken) of
 - verlangen dat de “voorrangkrijger” voor hem koers of snelheid wijzigt;
- 4) Als er voorrang verleend moet worden mag de “voorrangkrijger” zijn koers en snelheid handhaven. Als onverhoopt toch gevaar voor aanvaring ontstaat moet de “voorrangkrijger” ook maatregelen nemen om een aanvaring te voorkomen.

Over: medewerking mogen verlangen.

Soms mag een schip medewerking verlangen van een ander schip.

5) Als een schip bij het uitvoeren van een manoeuvre medewerking van een ander schip mag verlangen, moet het (zelf) de eigen koers en snelheid zodanig regelen, dat andere schepen (die waarschijnlijk genoodzaakt zijn om medewerking te verlenen) niet worden genoodzaakt hun koers of snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

6) Als een schip bij het uitvoeren van een manoeuvre medewerking van een ander schip mag verlangen, moet het andere schip voor zover mogelijk door koerswijziging of snelheidsverandering zodanig meewerken, dat die manoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

Om te bepalen hoe schepen elkaar moeten passeren, kruisen of ontmoeten zijn de regels verdeeld in drie "ontmoetings-situaties".

Deze drie situaties zijn:

1. Naderen op tegengestelde koersen (in het BPR) of
Ontmoeten (in het RPR); blz. 13
2. Voorbijlopen; blz. 16
3. Koers kruisen. blz. 17

Bij alle regels geldt een gouden regel:

Voorrang is geen recht, maar een plicht om te verlenen!

De onderstreepte cijfers en nummers bij de tekst geven het betreffende artikelnummer aan, waarin de originele tekst in het reglement terug te vinden is.

Ad 1.

6.04; Naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen;

Hoofdregels:

a) Als hierbij twee schepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat moet, als één van de schepen niet de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, dat schip voorrang verlenen aan het schip dat wel de stuurboordzijde van het vaarwater volgt. Hierbij maakt het geen verschil of die schepen “groot” of “klein” zijn.

b) Als hierbij een “groot” en een “klein” schip elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moet het “kleine schip” voorrang verlenen aan het “grote schip”.

c) Als hierbij een “klein” motorschip / zeilschip / “kano” elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moet het motorschip voorrang verlenen aan het andere schip en moet de “kano” voorrang verlenen aan het zeilschip.

d) Als hierbij twee “kano’s” elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat zij bakboord-op-bakboord voorbijvaren.

6.04a; Afwijking van de hoofdregels:

(Geldt niet op de Geldersche IJssel vanaf de IJsselkop tot de stadsbrug in Kampen en op de Maas en aansluitend de Bergsche Maas tot Heusden, kmr. 231)

Aan een groot schip dat met een zogenaamd “blauw bord” (met in het midden een wit knipperlicht) aangeeft dat het stuurboord-op-stuurboord wil passeren moet voorrang worden verleend, door aan het verlangen te voldoen.

6.05; Regels op de genoemde delen van
de Geldersche IJssel en de Maas + Bergsche Maas:

- a) Als een “klein schip” met de stroom mee vaart moet het een tegen de stroom varende “groot schip” bij voorkeur voorbijvaren aan de zijde die het “grote schip” vrij laat. Als het daarbij stuurboord-op-stuurboord wil passeren toont dat grote schip het “blauwe bord” (met in het midden een wit knipperlicht);
- b) Als een “klein schip” tegen de stroom in vaart moet het voorrang verlenen aan (elk) “groot schip” dat met de stroom mee vaart;
- c) Als twee “kleine schepen” elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet als één van de schepen niet de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, dat schip voorrang verlenen aan het schip dat wel de stuurboordzijde van het vaarwater volgt;
- d) Als een “klein” motorschip / zeilschip / “kano” elkaar...zie 6.04 c;
- e) Als twee “kano’s” elkaar.....zie 6.04 d.

6.07; In een engte (versmalling)

Als het verkeer daar NIET door middel van tekens wordt geregeld, geldt:

- a) Een schip moet een engte zonder oponthoud doorvaren;
- b) In een engte op een vaarweg waar stroom loopt moet een tegen de stroom varende schip, voorrang verlenen aan een met de stroom mee varende schip (groot of klein maakt voor beide niet uit);
- c) In een engte op een vaarweg waar geen stroom loopt moet:
 - a. een “klein schip” voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers varende “groot schip”;

- b. een “kleine kano” die aan stuurboord een hindernis of binnenbocht tegenkomt voorrang verlenen aan de “kano” met tegengestelde koers;
- c. een “klein” motorschip voorrang verlenen aan een “kano” met tegengestelde koers;
- d. een “klein” zeilschip dat de engte niet bezeild heeft, voorrang verlenen aan een “kleine kano” met tegengestelde koers. (een zeilschip heeft een engte bezeild als het op een zodanige positie is dat het redelijkerwijs niet meer kan wachten / laveren / manoeuvreren om de ander voor te laten gaan).

Ad 2.

6.09; Voorbijlopen; algemene bepalingen

- a) Voorbijlopen mag alleen als dat zonder gevaar kan;
- b) Elk “klein schip” dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Desnoods vaart verminderen zodat voorbijlopen zo kort mogelijk duurt.

6.10; Voorbijlopen; scheepsgedragingen

- a) Voorbijlopen in beginsel aan bakboordzijde. Indien voldoende ruimte beschikbaar dan mag het ook aan stuurboordzijde;
- b) Een “klein schip” dat door een zeilschip (groot of klein maakt niet uit) wordt opgelopen moet, zo mogelijk, meewerken aan het voorbijlopen aan loefzijde (de kant waar de wind vandaan komt).

In het BPR staan ook zogenaamde “**andere vaarregels**”, waaronder:

6.13; Keren:

1. Een schip (groot of klein) mag alleen keren als er gecheckt is dat het zonder gevaar kan;
2. Een groot schip mag bij het keren medewerking verlangen van elk ander schip;

3. Een klein schip moet bij het keren voorrang verlenen aan een **groot schip**;
4. Een klein schip mag bij het keren medewerking verlangen van een ander klein schip;
5. Deze “keerregels” gelden niet m.b.t. een veerpont.

6.14; Vertrekken: (van een plek waar men gemeerd / geankerd lag)
Tekst met dezelfde strekking als bij 6.13; Keren.

6.15; Verboden te varen tussen een sleepboot en de gesleepte schepen / voorwerpen.

6.16; Uit- en invaren van havens / nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van een hoofdvaarwater;

1. mag alleen als er gecheckt is dat het zonder gevaar kan;
2. een groot schip mag medewerking verlangen van elk schip bij:
 - a. het uitvaren van een haven / nevenvaarwater en het daarbij invaren / oversteken van een hoofdvaarwater;
 - b. het invaren van een haven/nevenvaarwater;
3. een klein schip moet voorrang verlenen aan een groot schip bij: zie punt 2 a + b;
4. een klein schip mag medewerking verlangen van een klein schip bij: zie punt 2 a + b;
5. Uitzondering op de punten 2, 3 en 4:
als een schip een betond vaarwater (een betond vaarwater is voorzien van rode en groene boeien die de vaargeul markeren) invaart (niet vanuit een betond nevenvaarwater) dan moet het voorrang verlenen aan elk schip dat in dat betonde vaarwater zijn stuurboordzijde volgt;
6. een klein schip dat, tegen de stroom invarend, een haven / nevenvaarwater wil invaren moet voorrang verlenen aan elk schip dat met de stroom mee varend, zonder op te draaien, dezelfde haven / nevenvaarwater in wil varen.

Ad 3.

6.17; Koers kruisen

Onderstaande regels gelden niet als kruisende koersen ontstaan:

1. Bij:
 - keren;
 - vertrekken van een ligplaats;
 - een samenkomst van hoofd- en een nevenvaarwater.
2. Tussen een veerpont en een ander schip.
 - a) Als van twee schepen de koersen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat niet de stuurboordzijde van het vaarwater volgt voorrang verlenen aan het schip dat (wel) de stuurboordzijde van het vaarwater volgt;
 - b) Als de koersen een “groot” en een “klein” schip elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moet het “kleine schip” voorrang verlenen aan het “grote schip”;
 - c) Als de koersen van twee “kano’s” elkaar zodanig kruisen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moet het schip dat van bakboord nadert voorrang verlenen aan het schip dat van stuurboord nadert;
 - d) Als de koersen van een ‘klein’ motorschip / zeilschip / “kano” elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, terwijl geen van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, moet het motorschip voorrang verlenen aan het andere schip en moet het spierkrachtschip voorrang verlenen aan het zeilschip.

Opmerking: Uit de redactie van de hierboven omschreven regels kan opgemaakt worden, dat de wetgever het netjes aan “stuurboordzijde varen” heeft willen bevorderen en / of belonen.

Aan alle schepen die dat doen, moet nagenoeg altijd, voorrang verleend worden.

Verder bestaan nog zogenaamde "**diverse vaarregels**", waaronder:

6.18; Een schip (groot of klein) mag niet langs zij komen van een varend schip, een varend drijvend voorwerp, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper.

6.23; Een "klein schip" moet voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont.

Onder de vaarregels vallen ook de regels met betrekking tot de lichten en borden op / bij bruggen /sluizen. In het BPR worden die borden en lichten "verkeerstekens" genoemd. De omschrijving en betekenis daarvan staan in de Bijlage 7.

De bruggen zijn verdeeld in "vaste" en "beweegbare" bruggen.

6.25; Bij vaste bruggen kan men de doorvaart regelen met voornamelijk de volgende tekens:

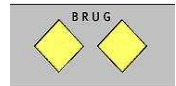
Teken **A1**; In- uit- of doorvaren verboden (alle schepen).
Of in plaats daarvan 1 of 2 rode lichten (dezelfde betekenis).



Teken **D1a**; Aanbevolen doorvaartopening, tegenliggers toegestaan.
Of in plaats daarvan 1 geel licht.



Teken **D1b**; Aanbevolen doorvaartopening, tegenliggers verboden.
Of in plaats daarvan 2 gele lichten (onder of naast elkaar).



Hierbij wil ik ook uw aandacht vestigen op één verkeersbord dat juist voor "kano's" betekenis heeft en wel:



Bord(Teken) **A1a**: Buitengebruik gesteld gedeelte van de vaarweg, niet geldend voor een klein schip zonder motor (zoals een “kano”).

6.26; Lid 3, c: Bij het naderen van beweegbare bruggen geldt een algemeen ophoopverbod (inhaalverbod) voor alle schepen, tenzij daarvoor een aanwijzing is gegeven door de bevoegde autoriteit
lid 4: Bij beweegbare bruggen kan men op één pijler (aan stuurboord zijde), of op beide pijlers, alsmede op het beweegbare gedeelte, lichten aantreffen. De betekenis daarvan is als volgt:

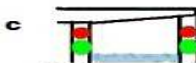
6.26 lid 4



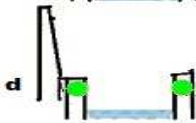
a doorvaren verboden, de brug wordt niet bediend.



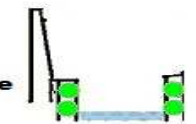
b doorvaren verboden, de brug wordt bediend.



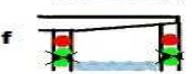
c doorvaren verboden, wordt aanstands toegestaan.



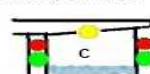
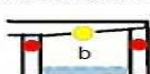
d doorvaren toegestaan.



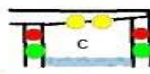
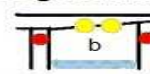
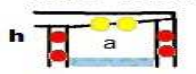
e doorvaren in beide richtingen toegestaan.



f rood licht + groen knipperlicht: doorvaren verboden, tenzij zo dicht genaderd dat stoppen niet lukt.



g doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen met beperkte hoogte; (voor hen) doorvaren in beide richtingen toegestaan.



h doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen met beperkte hoogte; (voor hen) doorvaren in de andere richting niet toegestaan.

SLECHT ZICHT

Onder het varen bij slecht zicht wordt als eerste begrepen het varen in de mist, maar ook het varen in (hevige) regen- of in sneeuwbuien valt er onder.

Omdat bij slecht zicht de oriëntatie in de vaaromgeving erg moeilijk is en omdat geluiden dan heel anders kunnen klinken, is het varen bij slecht zicht een hachelijke onderneming. Als men zich daarbij bedenkt dat er door de beroepsvaart meestal met minder snelheid gevaren wordt, dan kan men zich ook realiseren dat het motor- en vaargeluid van schepen duidelijk anders klinkt dan onder de normale zichtomstandigheden.

Om die redenen is er door de regelgevende overheden bepaald dat er bij slecht zicht stringentere regels gelden. Hierbij is er meer nadruk gelegd op het belang van gezien worden en het (via marifooncommunicatie) weten dat er andere schepen varen of stilliggen. Vooral het weten waar bevinden zij zich en wat gaan zij doen of wat spreken we af over het onderling passeren/tegenkomen. Vandaar ook dat er bij slecht zicht meerdere geluidssignalen voorgeschreven zijn voor zowel varende als in het vaarwater stilliggende schepen. Zelf heb ik beroepsmatig meerdere malen in dichte mist “op radar” gevaren en daardoor weet ik hoe moeilijk dat is en welke extra risico’s dit met zich meebrengt. Hierdoor weet ik ook dat andere schepen die geen radarstralen reflecteren, zoals kleine houten of kunststof boten met weinig of geen metaal aan boord, eigenlijk een heel groot gevaar voor zichzelf en voor andere schepen vormen. Die boten, zoals “kano’s” creëren dus geen radarecho’s op de radarschermen van schepen die “op radar” varen. Als dergelijke schepen toch in (dichte) mist gaan varen, zijn ze mede door de zogenaamde “dode hoek” totaal onzichtbaar voor “op radar” varende schepen en spelen zij eigenlijk een soort “Russische roulette”.

Er bestaat in de nautische wetten en reglementen geen definitie van “slecht zicht”. In de praktijk blijkt dit een relatief begrip, dat onder

andere afhankelijk is van de betreffende scheepsafmetingen en de afmetingen van het vaarwater.

Volgens een uitspraak uit 2012 van het gerechtshof in Leeuwarden is er bij een zicht van minder dan 200 meter, sprake van “slecht zicht”. Een dergelijke uitspraak vormt aanvullende wetgeving, waar andere rechters zich in soortgelijke zaken naar richten.

RADAR

Een radar is een apparaat waarmee elektromagnetische golven worden uitgezonden en ontvangen. De ontvangen, teruggekaatste golven (echo's) worden op een radarscherm zichtbaar gemaakt, waardoor de positie, afstand, snelheid en koers van het schip dat de echo's veroorzaakte, kunnen worden weergegeven op het radarscherm. Om radargolven te kunnen reflecteren naar de zendende antenne is wel een minimale hoeveelheid en oppervlakte metaal nodig. Aangezien menselijk weefsel en de meeste “kano's” geen metaal bevatten, kunnen zij ook geen radarecho's creëren. Om de radarinstallatie goed te kunnen gebruiken en om de echo's goed te kunnen “aflezen” op het radarscherm, is hiervoor een “radardiploma” vereist.

Hieronder zet ik de basisvoorschriften voor radar.

4.06; Gebruik van en uitrusting met radar

Lid 1: Een schip (groot of klein) mag slechts gebruik maken van radar, indien:

- a. het is uitgerust met een “goedgekeurde” binnenvaartradar (of een goedgekeurd vervangend apparaat) en een “goedgekeurde” bochtaanwijzer; en
- b. een persoon aan boord is die het vereiste radardiploma heeft.

Lid 2: Onverminderd lid 1 moet een “klein schip” zijn uitgerust met een correcte marifooninstallatie. (Dit lid 2 staat in het artikel 4.06 en geldt dus alleen als er radar aan boord is.)

6.29; Lid 3: Op de in Bijlage 9 genoemde vaarwegen moeten schepen bij slecht zicht “op radar” varen. Schepen die dat niet kunnen moeten op de dichtstbijzijnde geschikte plaats gaan stilliggen.

6.30; Als in verband met:

- de mate van beperking van het zicht;
- de aanwezigheid en bewegingen van andere schepen;
- de plaatselijke omstandigheden.

de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet moet een schip (groot of klein) op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.

6.33; Dit artikel gaat over “Niet op radar varende schepen”.

Lid 1: Voor een schip dat niet op radar vaart geldt:

- a. een alleenvarend schip (dus niet gesleept of geduwd ofzo) moet als mistsein (geluidssein) één lange stoot geven. Dit sein moet worden herhaald met tussenpozen van ten hoogste één minuut.
- b. Het schip moet voorop een uitkijk hebben (die met de schipper kan communiceren). Dit is niet van toepassing op een “klein schip”.
- c. Wanneer het schip via marifoon door een ander schip wordt aangeroepen moet het antwoorden en de vereiste informatie als antwoord geven.
- d. Als het schip andere schepen opmerkt waarmee geen marifooncontact tot stand komt, moet het:
 - 1^e, als het zich nabij een oever bevindt, deze oever aanhouden en zo nodig vaart minderen, dan wel gaan stilliggen, totdat het voorbijvaren heeft plaatsgevonden;
 - 2^e, indien het zich niet nabij een oever bevindt, het vaarwater zo veel mogelijk en zo snel mogelijk vrijmaken.

Lid 2: Een varend “klein schip” dat op een andere vaarweg vaart, dan die genoemd in Bijlage 9 en dat is uitgerust met een marifoon(installatie) moet op het voorgeschreven marifoonkanaal uitluisteren en andere schepen de nodige inlichtingen geven.

Lid 3: Een niet op radar varend “klein schip” is niet verplicht het mistsein (van lid 1) te geven, maar mag dat wel.

(Volgens een uitspraak van het gerechtshof in Leeuwarden – februari 2012 - moeten kano’s bij slecht zicht gaan stilliggen. Het is niet alleen van belang of de kano vaarder voldoende kan zien, maar vooral ook of de kano vaarder tijdig door andere vaarweggebruikers kan worden gezien. Dan hebben die andere vaarweggebruikers in ieder geval voldoende mogelijkheid om passende maatregelen te nemen.)

MARIFOON

Een marifoon is een heel handig radio-communicatiemiddel dat veelvuldig wordt gebruikt in de scheepvaart. Zeker bij het varen bij slecht zicht vormt de marifooncommunicatie een heel belangrijk veiligheidsmiddel.

Voor het aanwezig hebben en gebruiken ervan gelden wel strakke regels en heeft men wel een certificaat nodig.

De basisvoorschriften zet ik hieronder.

4.05: Gebruik van en uitrusting met marifoon

Lid 1: Een schip mag slechts gebruik maken van in NL goedgekeurde marifoonapparatuur, die volgens de voorschriften gebruikt wordt.

Lid 3: Een varende “groot schip” moet zijn uitgerust met een marifooninstallatie.

Op de in Bijlage 9 vermelde vaarwegen moeten twee marifoons aanwezig zijn.

Lid 8: Een “klein schip” dat is uitgerust met een marifoon moet:

- a) op de marifoon uitluisteren;
- b) op de marifoonkanalen voor schip-schipverkeer dan wel op de voor nautische informatie aangewezen marifoonkanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke informatie geven.

9.07; Meld-, uitluister- en communicatieplicht

Lid 2: Een “groot schip” van een aangewezen categorie, moet op de in Bijlage 9 en 10 genoemde vaarwegen:

- uitluisteren en
- zonodig deelnemen aan de ter plaatse gevoerde marifooncommunicatie (overeenkomstig de voorschriften).

Lid 4: De verplichtingen van lid 2 gelden ook voor een “klein schip” dat is uitgerust met een marifooninstallatie.

Uit bovenstaande regels volgt dat een “kano” niet voorzien hoeft te zijn van een marifoon, maar als er wel een marifoon aan boord is deze wel in bepaalde gevallen gebruikt moet worden.

RADARREFLECTOR

Op een aantal belangrijke vaarwegen geldt een aanvullende verplichting voor “kleine schepen”, namelijk het voeren van een radarreflector.

In de nautische regelgeving zijn (nog) geen eisen beschreven waaraan die radarreflector moet voldoen, maar uiteraard moeten radarstralen wel zodanig gereflecteerd worden dat er sprake is van een radarreflector.

Uit een vergelijkingstest is gebleken, dat de in de (watersport)handel verkrijgbare buisvormige radarreflector, zo slecht reflecteert, dat deze niet aan te bevelen als u die wilt gebruiken voor uw eigen veiligheid.

9.04; Kleine schepen

Lid 6: Op de in bijlage 15, onder b, genoemde vaarwegen moeten een varende en een geankerd “klein schip” bij slecht zicht een goed functionerende radarreflector voeren.

DODE HOEK

In 1.07 van BPR en RPR staat dat een schip een dode hoek mag hebben vanaf de boeg tot maximaal 350 meter naar voren.

KIJK uit! Als u daar in vaart bent u ONZICHTBAAR voor die andere schipper!

Als het schip gebruik maakt van zowel radar als camera's mag dat zicht voor de schipper zelfs **500 meter** zijn, als dan het zicht op het gedeelte tussen 350 en 500 meter met die hulpmiddelen wordt gewaarborgd. Realiseer u wel, dat u op de radar onzichtbaar bent en dat een "kano" op een beeldscherm van een (video)camera nog kleiner is dan met het blote oog, oftewel ook op zo'n beeldscherm nagenoeg onzichtbaar is.

B. BIJZONDERE BEPALINGEN van Hoofdstuk 9.

9.04; lid 1 + 2: Kleine schepen (de zgn. **stuurboordswal-plicht**)

Er is een lijst van belangrijke, met name genoemde (Bijlage 15, na letter a; zie achteraan in dit katern), vaarwegen in Nederland waarop kleine schepen wel mogen varen, maar op die vaarwegen dan wel nadrukkelijk verplicht zijn om langs de stuurboord zijde van het vaarwater te varen.

Dit gebod (de "stuurboordswal-plicht") geldt niet op de Waal, de Boven-Rijn, de Geldersche IJssel, de Neder-Rijn en het Pannerdensch kanaal.

Lid 3: Ook mogen die schepen, op de in die lijst genoemde vaarwegen, niet laveren.

Opmerking: Er kan onduidelijkheid ontstaan over de "stuurboordswal-plicht", omdat de genoemde 5 vaarwegen waarop die plicht niet geldt ook in die lijst genoemd zijn. Zij staan daarin, omdat die lijst ook gebruikt wordt om andere zaken te regelen, zoals 9.04 lid 1 en lid 3. De correcte uitleg is: de genoemde 5 vaarwegen zijn uitgezonderd van de nadrukkelijke verplichting om langs de stuurboord zijde van het vaarwater te varen, terwijl die verplichting wel geldt voor de overige vaarwegen in die lijst.

Aantekeningen:

C. SCHEEPSVERLICHTING

Om te beginnen is verlichting van schepen bedoeld om elkaar onderling te herkennen en aan de stand en kleur van de lichten te kunnen beredeneren of inschatten wat de positie, koers en snelheid van een schip zijn.

Uiteraard is regelgeving in eerste instantie ontstaan uit behoefte en daarbij ook in een tijd waarin recreatievaart een minimale rol speelde.

Dit neemt niet weg, dat het voor iedereen belangrijk is om op tijd door andere schepen / schippers gezien en herkend te worden en daarbij zelf te weten hoe de voorschriften luiden.

Voor een eensluidende uitleg werd daarom in een wettelijk “Besluit” vastgelegd wat de sterkte van alle verschillende lichten zoal moet zijn en aan wat voor andere voorwaarden de zogenaamde navigatieverlichting moet voldoen.

Nagenoeg al deze eisen zijn internationaal identiek.

Hierbij kwam men tot de volgende lichtsterktebenamingen en de daarbij bepaalde afstand waarover dat licht zichtbaar moet zijn.

Die afstanden zijn voor de kleur wit globaal:

- krachtig licht : 6 km.
- helder licht : 4 km.
- gewoon licht : 2 km.

Ook werden de benamingen van diverse lichten vastgelegd. Zoals:

Benaming	Kleur(en)
Boordlichten	groen aan stuurboord (rechts), rood aan bakboord (links)
Toplicht	wit
Heklicht	wit / geel
Rondom schijnend licht	rood / wit / blauw / groen / geel

Voor al deze lichten is bepaald over welke horizontale boog (een hoek, in ° (graden)) zij moeten schijnen en daarbij ook de hoek ten opzichte van de lengteas van het schip.

De kleuren rood, wit, blauw, groen en geel worden in verschillende combinaties gebruikt. Daarbij heeft elke combinatie een eigen betekenis.

Hieruit volgt dat een verkeersdeelnemer op het water **niet vrij** is in de keuze van de kleuren van lampen, of de plek ervan op de boot.

Verlichting moet worden gevoerd als het zicht slecht is en gedurende de tijd dat de “zon onder” is. Het zicht kan overdag slecht zijn als gevolg van mist, regen, hagel, sneeuw en rook.

3.13; Voor “kano’s” is voorgeschreven dat zij als verlichting moeten “voeren” een:

- gewoon (de lichtsterkte);
- rondom schijnend (de schijnhoek);
- wit licht.



Dat het licht rondom schijnend moet zijn houdt in, dat het noodzakelijkerwijs boven de vaarder(s) uit moet steken. Dit om zodoende voor andere schepen vanaf alle zijden zichtbaar te zijn. Meerdere lichten, wit of met andere kleuren geeft dus naar de andere (beroeps) schepen een heel ander signaal. Die andere schepen zullen dan aan uw “creatieve” verlichting een ander soort schip of een andere situatie herkennen met daaraan gekoppelde rechten en / of plichten.

Daarom is het niet toegestaan om andere verlichting dan de voorgeschreven verlichting “aan” te hebben.

D. GELUIDSSEINEN

Geluidsseinen hebben in de scheepvaart een eigen betekenis. Het is een vorm van communiceren over afstanden die je niet, of slecht, kunt aanroepen.

Er bestaan 3 soorten van geluidsseinen, te weten:

- Een zeer korte stoot (duurt +/- 0,25 seconde) - ;
- Een korte stoot (duurt +/- 1 seconde) — ;
- Een lange stoot (duurt +/- 4 seconden) ——— .

Schepen die geen motorschip zijn dienen deze geluidsseinen te geven met een toeter of hoorn.

Alle kleine schepen (dus ook “kano’s”) moeten een beperkt aantal geluidsseinen kunnen geven, te weten:

attentiesein: ——— ;
ik kan niet manoeuvreren: — — — — ;
noodsein: ——— ——— ——— ——— etc.

Verder mag een klein schip zondig één van de overige geluidsseinen geven:

ik ga stuurboord uit: — ;
ik ga bakboord uit: — — ;
ik ga achteruit: — — — ;
er dreigt gevaar voor aanvaring: - - - - - ;
verzoek sluis of brug te bedienen: ——— ——— ;
mistsein varend schip (iedere minuut herhalen): ——— .

De laatste serie geluidsseinen zijn hier vooral geplaatst zodat u deze kunt herkennen als ze door een ander schip gegeven worden. Hierbij is het misschien ook handig om te weten dat als een “groot schip” een geluidsein geeft er dan gelijktijdig met het geluidssignaal een geel licht (in de mast) moet branden.

Korte samenvatting

Zoals u hierboven ziet zijn er nogal wat regels die betrekking hebben op “kano’s”. Het is niet eenvoudig ze allemaal te kennen. Daarom vat ik enkele belangrijke regels kort samen.

In een kano:

- heb je wel degelijk geregeld recht op voorrang (zie 6.04- a+c, 6.07- b +c letter c, 6.17- a+d);
- moet je, als het zicht minder is en in het donker, de voorgeschreven verlichting voeren (3.13);
- moet je een toeter bij je hebben (een alarmfluitje van een zwem-/reddingsvest volstaat niet) om enkele verplichte geluidsseinen te kunnen geven (Bijlage 6: Geluidsseinen);
- is bij slecht zicht een radar of marifoon niet verplicht (4.05 + 4.06);
- moet je, als je een marifoon bij je hebt die op bepaalde wateren wel gebruiken (4.05 + 9.07);
- moet je bij slecht zicht gaan stilliggen op een veilige plek (6.29, 6.30 + 6.33 en op grond van een rechterlijke uitspraak);
- moet je bij slecht zicht, op de wateren van Bijlage 15- b, een radarreflector voeren (9.04 lid 6).

Aantekeningen:

Bijlagen met Lijsten van bepaalde vaarwegnamen

Bijlage 9

- 1.** de Maasmond, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 2.** de Nieuwe Waterweg, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 2a.** het Scheur;
- 3.** de Nieuwe Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 4.** de Koningshaven, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 5.** de Hollandsche IJssel;
- 6.** het Zuiddiepje, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 7.** de Oude Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 8.** het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 8a.** de Hartelhaven;
- 9.** het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 10.** het Beerkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 10a.** het Yangtzekanaal alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 11.** de Noord;
- 12.** de Beneden-Merwede;
- 13.** de Boven-Merwede;
- 14.** de Nieuwe Merwede;
- 15.** de Dordtsche Kil en daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
- 16.** het Zuid-Hollandsch Diep;
- 17.** het Hollandsch Diep;
- 18.** de Schelde-Rijnverbinding;
- 19.** het Volkerak, het Zuid-Vlije en de Krammer beoosten de Krammersluizen;
- 20.** het vaarwater van de Krammer, Zijpe, Keeten en Oosterschelde tussen de Krammersluizen en de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland;
- 21.** het Kanaal door Zuid-Beveland;
- 22.** het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;

- 23.** de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens;
- 24.** het Afgesloten-IJ;
- 25.** het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
- 26.** het Amsterdam-Rijnkanaal;
- 27.** het Lekkanaal;
- 28.** de Geldersche IJssel;
- 29.** de Twenthekanalen;
- 30.** het Keteldiep;
- 31.** de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
- 32.** de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede de havens, niet zijnde voorhavens van sluizen;
- 33.** de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
- 34.** de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan;
- 35.** het Zwarte Water;
- 36.** het Meppeler Diep;
- 37.** de Maas;
- 38.** de Bergse Maas;
- 39.** de Amer;
- 40.** het Maas-Waalkanaal;
- 41.** het Prinses Margrietkanaal;
- 42.** het Van Starckenborghkanaal;
- 43.** het Eemskanaal.

Bijlage 10

- 1.** het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 2.** het Beerkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 3.** het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 3a.** het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
- 4.** de Zuid-Willemsvaart vanaf sluis 19 tot de splitsing bij de doorgaande route sluis Bosscherveld-Smeermaas;
- 5.** de haven Oudeschild;

6. het Oosterhornkanaal.

Bijlage 15,

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

1. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden, met inbegrip van de daaraan gelegen havens;

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 (kmr 12,000) tot Borgharen;

14. het Julianakanaal;

15. de Waal;

16. de Boven-Rijn;

17. het Pannerdensch Kanaal;

18. de Neder-Rijn tot kmr 886;

19. de Gelderse IJssel vanaf de IJsselkop tot aan de monding van het Twenthekanaal;

20. het Amsterdam-Rijnkanaal;

21. het Lekkanaal;

22. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;

23. het Afgesloten-IJ;

24. de Nieuwe Maas;

24a. het Scheur;

25. de Nieuwe Waterweg;

26. de Maasmond;

27. het Calandkanaal;

- 28. het Beerkanaal;
- 29. de Koningshaven;
- 30. het Zuiddiepje;
- 31. het betonde hoofdvaarwater van de Nieuwe Merwede;
- 32. het betonde hoofdvaarwater van het Hollandsch Diep;
- 33. de Veerhaven te Terneuzen;
- 34. het Prinses Margrietkanaal;
- 35. het Van Starckenborghkanaal;
- 36. het Eemskanaal.

b. de vaarwegen, bedoeld in artikel 9.04, zesde lid, zijn:

- 1. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaan sluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
- 2. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, het Scheur, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal, het Calandkanaal, het Hartelkanaal en het Yangtzekanaal, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
- 3. 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;
- 4. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
- 5. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede deze havens, niet zijnde voorhavens van sluizen;
- 6. de havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemmond (Eemshaven) en van Scheveningen;
- 7. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan;
- 8. de Boven-Merwede;
- 9. de Beneden-Merwede;
- 10. de Nieuwe Merwede;
- 11. het betonde vaarwater van het Hollandsch Diep;
- 12. het Volkerak;
- 13. het Zuid-Vlije;

- 14.** de Krammer;
- 15.** het Mastgat;
- 16.** het Keeten;
- 17.** de Oosterschelde;
- 18.** het Amsterdam-Rijnkanaal;
- 19.** het Lekkanaal;
- 20.** het Prinses Margrietkanaal;
- 21.** het Van Starckenborghkanaal;
- 22.** het Eemskanaal.

Aantekeningen:

Slotwoord

Volgens mij bevat dit katern de “basisregels” voor o.a. gedrag van “kano’s” onderling of tegenover andere vaarweggebruikers op een heel groot deel van de Nederlandse wateren.

Ik beseft dat dit veel informatie is, maar bovenstaande informatie bevat nog lang niet alles dat geschreven is over verkeersregels op het water. U kunt bijvoorbeeld nog denken aan regels over:

- de soorten betonningssystemen;
- de betekenis van de diverse boeien (kleurcombinaties);
- de betekenis van de diverse walbakens;
- de op betonning of op walbakens aanwezige verlichting;
- de regels voor het gebruik van een marifoont;
- de betekenis van de verkeersborden;
- de diverse bijlagen met regels voor het varen op de belangrijkste verkeerswateren in Nederland etc.

Beseft dat al deze regels ook aan veranderingen onderhevig zijn. Om dus op de hoogte te zijn van de juiste regels zou u eigenlijk regelmatig de laatste stand van zaken moeten controleren.

Voor iedereen die dat zelf wil doen: regels zijn nagenoeg allemaal terug te vinden op WWW.wetten.overheid.nl

Het lijkt mij zinvol voor iedereen om te weten hoe de regels zijn. Als u af wilt (of moet) wijken van die regels, kunt u met kennis van de Wetten, Reglementen en Verordeningen beter inschatten welke risico’s u op dat moment neemt of loopt.

Houd daarbij in gedachten dat als het onverhoopt fout gaat, de politie in het onderzoek vooral kijkt naar hoe de regels zijn voor de betreffende situatie. Uiteraard wordt dan meegenomen wat de consequenties zijn van het afwijken van die regels (de “voors” en “tegens”).

