

2022-11-13;

Juiste en onjuiste verkeersborden en BOA's op het IJ.

Beste kanoërs, suppers en andere spierkrachtschippers.

In de loop van 2022 bereikten mij vragen en opmerkingen over verkeersborden in Amsterdam, nabij het IJ, die nogal onduidelijk zijn.

Het gaat om zogenaamde "verbodsborden" met tekst die vragen oproept. De tekst is:

LET OP!

Hoofdvaarwater met druk scheepvaartverkeer en grote schepen.

Verboden voor supplanen, waterfietsen etc. (BPR 1.06)

Port of Amsterdam



Dergelijke borden staan bij watertoegangen tot het IJ.

Enkele van de gestelde vragen zijn:

- Vallen kano's onder de afkorting "etc."?
- "Klopt" dit bord wel?

Nader beschouwd kom ik tot de volgende feiten:

- Verkeersborden mogen geplaatst worden door de instantie die daartoe bevoegd is op het betreffende water. De landelijke overheid is de bevoegde autoriteit voor het IJ. Het BPR is een door de landelijke overheid vastgesteld reglement. Het IJ valt onder Hoofdstuk 9 en artikel 9.04 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). In art. 9.04 staan de regels die gelden voor "Kleine schepen" om op o.a. het IJ te mogen varen. Als in het BPR regels vastgelegd zijn dan mag een andere (lagere) instantie daarover geen afwijkende regels voorschrijven.

- Verkeersborden voor een verbod, moeten aan wettelijke regels voldoen, zoals:

Ten 1^e moet de bevoegde instantie/autoriteit een officieel Verkeersbesluit nemen waarin het te plaatsen verkeersbord beschreven staat.

Ten 2^e moeten verbodsborden gebruikt worden waarvan het model landelijk vastgesteld is in Bijlage 7 van het BPR.

Ten 3^e hebben alle officieel vastgestelde verbodsborden een rode rand en zogenaamde onderborden een zwarte rand. Hierbij is het niet toegestaan een verbod op te nemen in een onderbord. Tevens kan in een onderbord geen uitbreiding van de werking van het betreffende bord opgenomen worden, wel een beperking.

Ten 4^e is art. 1.06 van het BPR door de wetgever niet bedoeld om een vaarverbod voor dergelijke kleine schepen in te stellen op zo'n groot en ruim vaarwater als het IJ. Het is ondenkbaar dat een supboard/plank of waterfiets vanwege zijn lengte, breedte, hoogte, diepgang, manoeuvreerbaarheid of snelheid schade aan kan richten aan het vaarwater, het IJ, of de kunstwerken daarvan/daarbij.

In juli 2022 heb ik hierover contact gezocht met Port of Amsterdam en hen ingelicht over de onjuistheid van die verkeersborden. Enkele dagen later onderschreven zij mijn lezing in een antwoordmail. Bovendien werd daarbij geschreven dat Port of Amsterdam "in beraad te nemen hoe dit op te lossen".

Totdat deze situatie met onjuiste verkeersborden opgelost is, lijkt het mij redelijk als "overtreders" van dit "verbod", in geval van een bekeuring, zich eerst grondig oriënteren of voldaan is aan de wettelijke voorschriften voor het door hen overtreden verbod.

Indien er sprake is van een situatie zoals hierboven omschreven, dan kan men hiertegen bezwaar maken. Met de hierboven aangegeven motivatie acht ik de kans van succes bij de rechter zeer groot.

De antwoorden op de genoemde vragen luiden:

- Kano's vallen juridisch gezien niet onder de afkorting "etc." omdat die afkorting te vaag is en te veelomvattend kan zijn.
- Dit bord "Klopt" niet omdat het niet voldoet aan de voorschriften die gelden voor verkeersborden en de ondertekenende instantie niet bevoegd is tot het instellen van een dergelijk verbod op het IJ.

BOA's en andere handhavers.

Uit bovenstaande volgt dat de genoemde onjuiste borden ook effect hebben op het werk en optreden van BOA's, Handhavers en andere Toezichthouders die op het IJ actief kunnen zijn. Hierbij valt ook te denken aan de BOA's van de Havendienst van Port of Amsterdam. Omdat zij in loondienst zijn bij genoemde dienst kan hun bevoegdheid niet verder reiken dan die van hun werkgever. Zij dienen derhalve te handelen in overeenstemming met wat in het BPR beschreven is.

Dit houdt in dat zij Kleine Schepen op grond van het hierboven aangehaalde "verbodsbord" niet mogen verbieden op het IJ te varen.

Dit alles ter informatie.

Arend Aalbrecht