vvv.

LEGISLATION
Raad van State
WETGEVING
- 1 -
28 OCT. 1953
1
bureau
coordination

L.3826/2.
L.3829/2.

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw verzocht hem van advies te dienen,

1° op 8 September 1953, over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging, wat betreft de bijzondere reglementen van de gekanaliseerde Dender en van de Boven-Zeeschelde, Durme, Rupel, Beneden-Nete, Beneden-Dijle en Zenne, van het koninklijk besluit van 7 September 1950, houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen",

2° op 9 September 1953, over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging, wat betreft de bijzondere reglementen van het afleidingskanaal der Leie en van het kanaal van Gent naar Oostende, van het koninklijk besluit van 7 September 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen",

heeft de 17e September 1953 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

1° le 8 septembre 1953, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant, en ce qui concerne les règlements particuliers de la Dendre canalisée et de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables",

2° le 9 septembre 1953, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant, en ce qui concerne les règlements particuliers du canal de dérivation de la Lys et du canal de Gand à Ostende, l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables",

a donné le 17 septembre 1953 l'avis suivant :

Aangezien beide ontwerpen strekken tot wijziging van reglementen die door een zelfde koninklijk besluit zijn uitgevaardigd, ware het verkieslijk ze samen te voegen om nuttelose versnippering van de reglementering te voorkomen.

De Raad van State stelt derhalve voor, de twee samengevoegde ontwerpen als volgt te redigeren :

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 September 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, wat betreft het reglement 1° van de gekanaliseerde Dender, 2° van het afleidingskanaal van de Leie, 3° van de Boven-Zeeschelde, de Durme, de Beneden-Nete, de Beneden-Dijle en de Zenne, 4° van het kanaal van Gent naar Oostende.

---

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomenden, HEIL.

Gelet op het koninklijk besluit van 15 October 1935 ... (verder zoals in het ontwerp) ...

Gelet op het koninklijk besluit van 7 September 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen, namelijk :

1° het reglement van de gekanaliseerde Dender;

2° artikel 1 van het reglement van het afleidingskanaal van de Leie, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 October 1951;

3° de artikelen 10 en 11 van het reglement van de Boven-Zeeschelde, de Durme, de Rupel, de Beneden-Nete, de Beneden-Dijle en de Zenne;

4° artikel 1 van het reglement van het kanaal van Gent naar Oostende, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 30 November 1951;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Artikel 1.-

In het bijzonder reglement van de gekanaliseerde Dender wordt een artikel 6 bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 6 bis.- Aan de nieuwe spoor- en wegbrug te Dendermonde is de doorvaart verboden wanneer de rode lichten branden.".

Artikel 2.-

Artikel 1 van het bijzonder reglement van het afleidingskanaal der Leie, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 October 1951, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 1.- De bruikbare afmetingen der kunstwerken en de maximum diepgang der vaartuigen, in artikel 1 van het algemeen reglement vermeld, zijn de volgende :

| Vakken | Bruikbare lengte der sluizen | Breedte der vaargeul | Vrije hoogte | Diepgang |
|---|---|---|---|---|
| Deinze-Schipdonk | 44 m 05 | 5 m 40 | 4 m 79 | 2 m 30 |
| Schipdonk-Balgerhoeke | 44 m 05 | 5 m 40 | 4 m 50 | 2 m 30 |

Artikel 3.-

De artikelen 10 en 11 van het bijzonder reglement van de Boven-Zeeschelde, de Durme, de Rupel, de Beneden-Nete, de Beneden-Dijle en de Zenne, worden door de volgende bepalingen vervangen :

"Artikel 10.- § 1. Tussen zonsondergang en zonsopgang en bij mistig weder, worden de vaargeulen der hierna opgesomde vaste bruggen waar de scheepvaart des nachts toegelaten is, stroomafwaarts en stroomopwaarts aangeduid met lichten die als volgt zijn opgesteld :

1° Bruggen van Heusden en Schoonaarde :

Een groen licht aan ieder der steunpunten die de doorvaartopening begrenzen en een oranje licht in het midden boven de doorvaartopening. Een rood licht boven de geul die verboden is voor de scheepvaart.

/

2° Vroegere Van Enschodtbrug :

De vaargeul is afgebakend door groene lichten.

3° De wegbrug te Walem :

De vaargeul is afgebakend door een oranje licht aan elk der steunpunten die de doorvaartopening begrenzen.

4° Spoorbrug te St-Kathelijne-Waver :

De vaargeul is afgebakend door een wit licht op elk der steunpunten die de doorvaartopening begrenzen.

5° Wegbrug te Waasmunster :

Een wit licht boven de doorvaartopening en een rood licht boven de vaargeul die verboden is voor de scheepvaart.

§ 2. De vaargeulen dezer bruggen worden over dag bij helder weder niet aangeduid. De andere vaste bruggen zijn van geen signalisatie voorzien.

Artikel 11.- § 1. De vaargeulen der hierna opgesomde beweegbare bruggen en de doorvaart bij die bruggen worden als volgt aangeduid, met dien verstande dat de zogenaamde nachtsignalisatie tussen zonsondergang en zonsopgang alsmede bij mistig weder wordt gebruikt:

1° Bruggen van Melle, Wetteren en Uitbergen :
Bij dag :
Verbod van doorvaart wordt aangeduid door een rode schijf met witte rand.

Vrije doorvaart wordt aangeduid door een witte schijf met groene rand.
Deze schijven staan boven het beweegbaar gedeelte van de brug.

Bij nacht :
De vaargeul is bestendig afgebakend door een groen licht aan weerszijden van de doorvaartopening.
Verbod van doorvaart wordt aangeduid door een rood licht boven het groene licht aan één der pijlers.
Een rood licht boven een geul, verbiedt de scheepvaart door die geul. Aan de bruggen van Wetteren en Uitbergen duidt een oranje licht de onderkant van het beweegbaar bruggedeelte aan.

2° Scheldebrug te Dendermonde :
Alleen de vaargeul onder het beweegbaar gedeelte van de brug is voor de scheepvaart toegankelijk. Boven de andere geulen brandt steeds een rood licht. De doorvaart is vrij voor alle schepen waarvan het hoogste punt 0,30 m lager ligt dan de onderkant van de brug.
De vaargeul is bij dag afgebakend door een rood licht, bij nacht door een groen en een rood licht aan elk van de pijlers van de doorvaartopening.
Een oranje licht duidt de onderkant van het beweegbaar bruggedeelte aan.
Een tweede rood licht aan de pijler langs de rechteroever van de doorvaartopening duidt aan dat de brug niet kan bediend worden.

3° Spoorbrug te Boom :
Bij dag :

Bij nacht :
De vaargeul van het beweegbaar gedeelte is afgebakend door groene lichten.
Verbod van doorvaart wordt aangeduid door een rood licht boven de vaargeul.
Aan de andere pijlers is een wit licht aangebracht.

4° Autostradebrug te Boom :

Bij dag :
Geen signalisatie bij gesloten stand.
Bij geopende stand is doorvaart vrij wanneer groene lichten alleen de doorvaartopening afbakenen en is zij verboden wanneer rode lichten de doorvaartopening afbakenen.

Bij nacht :

Voor de schepen die de bediening van het beweegbaar bruggedeelte niet behoeven, is de vaargeul onder het vast gedeelte van de brug afgebakend door groene lichten aan de twee steunpunten en door een oranje licht in het midden der overspanning.
Voor de schepen die de bediening van het beweegbaar bruggedeelte wel behoeven, moeten de voorschriften van de geopende stand bij dag in acht genomen worden.

5° Wegbrug te Hamme :

Bij dag :

Bij gesloten stand : geen signalisatie.
Bij gesloten stand, wanneer de brug niet kan bediend worden wegens het in aantocht zijn van een tram : rode lichten verbieden de doorvaart.
Bij geopende stand : de doorvaart is toegelaten door de vaargeul afgebakend door groene lichten en verbo-

Bij nacht :

Bij gesloten stand : rode lichten verbieden de doorvaart.
Bij geopende stand : hetzelfde als bij dag.

6° Spoorbrug te Hamme :

Bij dag :
Geen signalisatie.

Bij nacht :
Bij gesloten stand : het rood licht op het beweegbaar bruggedeelte verbiedt de doorvaart.
Bij geopende stand : de doorvaart is vrij wanneer het rood licht op het beweegbaar bruggedeelte niet zichtbaar is.
Het rood licht aan het vast gedeelte van de brug blijft steeds zichtbaar.

7° Oude brug te Lokeren :

Bij dag :

Bij gesloten stand : geen signalisatie.
Bij geopende stand : de doorvaart is vrij wanneer enkel een groen en een wit licht branden tot aanduiding der vaargeul. De doorvaart is verboden wanneer het rood licht brandt.

Bij nacht :

Het rood licht geeft het verbod van doorvaart aan.
De doorvaart is vrij wanneer alleen het groen licht en het wit licht branden.

§ 2. De andere beweegbare bruggen zijn noch bij dag noch bij nacht van enige signalisatie voorzien.".

.../...

Artikel 4.-

In vak IV van de tabel onder artikel 1, § 1, van het reglement van het kanaal van Gent naar Oostende, wordt de vrije hoogte "6 m 50" geschrapt en door een streepje vervangen.

Artikel 5.-

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekend gemaakt.

Artikel 6.-

Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te , .

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

Les deux projets étant destinés à modifier des règlements portés par un même arrêté royal, il serait souhaitable, afin d'éviter un éparpillement inutile de la réglementation, de les réunir.

En conséquence, le Conseil d'Etat propose de rédiger les deux projets fusionnés ainsi qu'il suit :

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, en ce qui concerne le règlement 1° de la Dendre canalisée, 2° du canal de dérivation de la Lys, 3° de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne, 4° du canal de Gand à Ostende.

---

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant ... (Le reste comme au projet)...

Vu l'arrêté royal du 7 septembre 1950 portant les règlements particuliers de certaines voies navigables, notamment :

2° l'article 1er du règlement du canal de dérivation de la Lys, modifié par l'arrêté royal du 3 octobre 1951;

3° les articles 10 et 11 du règlement de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne;

4° l'article 1er du règlement du canal de Gand à Ostende, modifié par l'arrêté royal du 30 novembre 1951;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction ,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article 1er.-

Il est inséré dans le règlement particulier de la Dendre canalisée, un article 6bis rédigé comme suit :

"Article 6bis.- Au nouveau pont mixte de Termonde, le passage est interdit quand les feux rouges sont allumés.".

Article 2.-

L'article 1er du règlement particulier du canal de dérivation de la Lys, modifié par l'arrêté royal du 3 octobre 1951, est remplacé par la disposition suivante :

.../...

"Article 1er.- Les dimensions utiles des ouvrages d'art et le maximum de tirant d'eau des bateaux, mentionnés à l'article 1er du règlement, sont les suivants :

| Sections | Longueur utile des écluses | Largeur de la passe navigable | Hauteur libre | Tirant d'eau |
|---|---|---|---|---|
| Deinze-Schipdonk | 44 m 05 | 5 m 40 | 4 m 79 | 2 m 30 |
| Schipdonk-Balgerhoeke | 44 m 05 | 5 m 40 | 4 m 50 | 2 m 30 |

Article 3.-

Les articles 10 et 11 du règlement particulier de l'Escaut maritime supérieur, de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne sont remplacés par les dispositions suivantes :

"Article 10.- § 1er. Entre le coucher et le lever du soleil et par temps de brouillard, les passes des ponts fixes énumérés ci-après, où la navigation de nuit est permise, sont signalées en amont et en aval par des feux disposés comme suit :

1° Ponts de Heusden et de Schoonaarde :
Un feu vert au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière, et un feu orange

2° Ancien pont dit "Van Enschodtbrug" :
La passe est balisée au moyen de feux verts.

3° Pont-route de Walem :
La passe est balisée au moyen d'un feu orange au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière.

4° Pont-rails de St-Kathelijne-Waver :
La passe est balisée au moyen d'un feu blanc au droit de chacun des supports délimitant la travée marinière.

5° Pont-route de Waasmunster :
Un feu blanc au-dessus de la travée marinière et un feu rouge au-dessus de la passe interdite à la navigation.

§ 2. Les passes de ces ponts ne sont pas signalées le jour par temps clair. Les autres points fixes ne sont munis d'aucune signalisation.

Article 11.- § 1er. Les passes des ponts mobiles énumérés ci-après et le passage à ces ponts sont signalés comme suit, la signalisation dite de nuit étant utilisée entre le coucher et le lever du soleil, ainsi que par temps de brouillard :

1° Ponts de Melle, de Wetteren et d'Uitbergen :
Le jour :
Un disque rouge à bord blanc indique que le passage est interdit.

La nuit :
La passe est balisée en permanence au moyen d'un feu vert de part et d'autre de la travée marinière.
L'interdiction de passage est indiquée au moyen d'un feu rouge surmontant le feu vert de l'une des piles. Un feu rouge allumé au-dessus d'une passe indique que le passage y est interdit. Aux ponts de Wetteren et d'Uitbergen, un feu orange signale le bord inférieur de la partie mobile du pont.

2° Pont sur l'Escaut à Termonde :
Seule la passe sous la partie mobile du pont est accessible à la navigation. Un feu rouge est allumé en permanence au-dessus des autres passes.
Le passage est libre pour tous les bateaux dont le point le plus haut se trouve 0,30 m en dessous du niveau du bord inférieur du pont.
La passe est balisée le jour au moyen d'un feu rouge et,la nuit, au moyen d'un feu vert et d'un feu rouge au droit de chacune des piles de la travée marinière.
Un feu orange signale le bord inférieur de la partie mobile du pont.
Un deuxième feu rouge au droit de la pile de la rive droite de la passe marinière indique que le pont ne peut être manoeuvré.

3° Pont-rails de Boom :
Le jour :
Un drapeau rouge indique que le pont ne peut

La nuit :
La passe de la partie mobile est balisée au moyen de feux verts.
Un feu rouge allumé au-dessus de la passe indique que le passage est interdit.
Un feu blanc est placé au droit des autres piles.

4° Pont de l'autoroute à Boom :
Le jour :
Aucune signalisation lorsque le pont est fermé.
Lorsque le pont est ouvert, le passage est libre si la travée marinière est balisée uniquement au moyen de feux verts, et le passage est est interdit si la travée marinière est balisée au moyen de feux rouges.

La nuit :
Pour les bateaux dont le passage ne nécessite pas la manoeuvre de la partie mobile du pont, la passe sous la partie fixe du pont est balisée au moyen de feux verts placés au droit des deux supports, et par un feu orange au milieu de la travée.
Pour les bateaux dont le passage nécessite la manoeuvre de la partie mobile du pont, il y a lieu d'observer les prescriptions applicables le jour, lorsque le pont est ouvert.

5° Pont-route à Hamme :
Le jour :
Lorsque le pont est fermé : aucune signalisation.
Lorsque le pont étant fermé, il ne peut être manoeuvré en raison de l'approche d'un tram,

La nuit :
Lorsque le pont est fermé : des feux rouges interdisent le passage.
Lorsque le pont est ouvert : même chose que pendant le jour.

6° Pont-rails de Hamme :
Le jour :
Aucune signalisation.
La nuit :
Lorsque le pont est fermé : le feu rouge allumé sur la partie mobile du pont interdit le passage.
Lorsque le pont est ouvert : le passage est libre lorsque le feu rouge placé sur la partie mobile du pont n'est pas visible.
Le feu rouge placé sur la partie fixe du pont reste visible en permanence.

7° Vieux pont de Lokeren :
Le jour :
Lorsque le pont est fermé : aucune signalisation.
Lorsque le pont est ouvert : le passage est libre lorsque seuls un feu vert et un feu blanc sont allumés pour signaler la passe. Le passage est interdit lorsque le feu rouge est allumé.

La nuit :
Le feu rouge indique que le passage est interdit.
Le passage est libre lorsque seuls le feu vert et le feu blanc sont allumés.

§ 2. Les autres ponts mobiles ne sont munis d'aucune signalisation ni de jour, ni de nuit.".

Article 4.-

A la section IV du tableau de l'article 1er, § 1er, du règlement du canal de Gand à Ostende, la hauteur libre "6 m 50" est supprimée et remplacée par un tiret.

Article 5.-

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Article 6.-

Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à ,le

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction,

De kamer was samengesteld uit

de Heren : F.LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter
Messieurs : conseiller d'Etat, président

J.COYETTE, raadsheren van State,
K.MEES, conseillers d'Etat,

J.VAUTHIER, bijzitters van de afdeling wetgeving,
L.FREDERICQ, assesseurs de la section de législation,

J.CYPRES, adjunct-griffier, griffier
greffier adjoint, greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.MEES.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M.MEES.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

(get.) J.CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

(get.) F.LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Minister
expédition délivrée à M. le Ministre
van Openbare Werken en van Wederopbouw.
des Travaux publics et de la Reconstruction.

De 1953.

Le 1953.

De Griffier van de Raad van State,

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R.DECKMYN.