



Human Environment and Transport  
Inspectorate  
*Ministry of Infrastructure  
and Water Management*

# **26 Richtlijnen betreffende de toepassing en de constructie van waterdichte deuren**

Versie 1

Dit document is gepubliceerd door ILT op het publicatie platform voor uitvoering (PUC). Dit document is een afdruk van de originele versie die is te vinden op: [http://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_1319\\_14](http://puc.overheid.nl/doc/PUC_1319_14). Controleer altijd of u de actuele versie in handen hebt.

Geldend vanaf: 01-07-1969 tot en met 30-04-2000.

# Documentgegevens

Dit document is een afdruk van een originele publicatie op PUC Open Data.

## Originele versie:

Citeertitel: 26 Richtlijnen betreffende de toepassing en de constructie van waterdichte deuren

Permalink: [http://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_1319\\_14](http://puc.overheid.nl/doc/PUC_1319_14)

## Soort document:

Type: Informatie voor uitvoering - Technische richtlijn

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport

## Versie en datums:

Versie: 1

Geldend vanaf: 01-07-1969 tot en met 30-04-2000

Laatste wijziging: 24-11-2016

## Publicatiegegevens:

Uitgever: Inspectie Leefomgeving en Transport

Kanaal: ILT

Vorm: origineel PUC document

Referentienummer: PUC\_1319\_14

Toegankelijkheid: Extern

Publicatiedatum: 13-10-2003

Taal: nl

## Verrijking gepubliceerd bij document:

Thema: Technische richtlijnen

Hoofdtak: Koopvaardij / Merchant Shipping

## Inhoudsopgave

A Waterdichte deuren onder het vrijboorddek in de w.d. schotten.....	4
B Waterdichte deuren in het voorpiekschot boven het vrijboorddek.....	6
C Waterdichte deuren in bovenbouwen en dekhuizen.....	7

# A Waterdichte deuren onder het vrijboorddek in de w.d. schotten.

## 1. Toepassing

Volgens het bepaalde in het eerste lid van artikel 39 van het Schepenbesluit 1965 moet de w.d. indeling van een schip zo doeltreffend zijn als redelijkerwijs, in verband met de eisen van het bedrijf, kan worden verlangd. Ter voldoening hieraan zijn w.d. deuren in de w.d. schotten dan ook slechts aanvaardbaar indien de eisen van het bedrijf dit absoluut noodzakelijk maken. Hierbij is het noodzakelijk nog onderscheid te maken tussen w.d. deuren die op zee gesloten blijven en w.d. deuren die op zee worden gebruikt. Ten aanzien van de eerstgenoemde deuren bestaat er in principe geen bezwaar tegen, deze in de w.d. schotten aan te brengen; tot deze deuren behoren bijvoorbeeld:

- a. een w.d. deur in een w.d. schot dat een aan weerszijden van dit schot gelegen ullageruimte in twee delen scheidt teneinde het mogelijk te maken tijdens de belading van het schip zowel de voor als de achter het w.d. schot gelegen dieptanks te kunnen peilen;
- b. w.d. deuren in de w.d. schotten met het doel de horizontale beladingsmogelijkheden van het schip te verruimen. Tot de w.d. deuren die op zee gebruikt worden en waarvan de toepassing beperkt dient te blijven tot die gevallen waarbij een andere oplossing praktisch niet mogelijk is, behoren bijvoorbeeld:
- c. een in het m.k. schot aangebrachte w.d. deur die toegang geeft naar onderdeks gelegen dienstgangen of naar een pijpentunnel;
- d. een w.d. deur in het stuurmachinekamerschot teneinde vanuit de machinekamer een onderdeks gelegen toegang naar de stuurmachine te verkrijgen in die gevallen waar een toegang bovendecks niet mogelijk is (sleeptboten en somtijds baggermaterieel)

Hierbij dient het volgende in acht te worden genomen:

Waterdichte deuren die op zee worden gebruikt mogen slechts als draaideur zijn uitgevoerd indien zij zijn aangebracht op het hoogste niveau dat mogelijk is en in ieder geval slechts boven de bovenste lastlijn; indien zij lager zijn gelegen moeten w.d. schuifdeuren worden toegepast die zijn uitgevoerd conform het bepaalde in het tweede lid van artikel 41 van het Schepenbesluit 1965.

Een uitzondering hierop mag worden gemaakt voor de deuren als bedoeld onder d., waarbij het voor sleeptboten en baggermaterieel is toegestaan ook beneden de lastlijn gelegen deuren als draaideuren uit te voeren, indien een andere uitvoering praktisch niet mogelijk is.

Dienstgangen of pijpentunnels als bedoeld onder c. moeten zijn voorzien van een tweede uitgang die bij voorkeur rechtstreeks naar een plaats boven het vrijboorddek leidt; indien dit onmogelijk is kan echter ook een tweede uitgang via een w.d. deur in een w.d. schot worden geaccepteerd.

Waterdichte draaideuren die op zee gebruikt worden mogen op schepen waaraan een gereduceerd vrijboord vlg. artikel 27 (8) en (9) van bijlage I van het Schepenbesluit 1965 wordt toegekend, niet worden toegepast in de voor de vereiste w.d. indeling van het schip noodzakelijke w.d. schotten.

Waterdichte deuren, mangaten e.d. mogen **niet** in het voorpiekschot onder het vrijboorddek worden aangebracht. Richtlijn 26 Ned. 3

## 2. Constructie

De afmetingen van de deuren dienen zo klein te zijn als mogelijk is i.v.m. het doel waarvoor zij zijn aangebracht. Zij moeten voldoende verstijfd zijn en zodanig zijn ingeramd dat het gehele samenstel van schot en deur, indien de opening in het schot door de deur is gesloten, even sterk is alsof geen opening in het schot aanwezig was. Waterdichte draaideuren die aan beide zijden door waterdruk kunnen worden belast dienen in het bijzonder te worden gezien op waterdichte afsluiting en op sterkte van de deur en de knevels voor het belastinggeval waarbij de deur van het schot wordt afgedrukt.

Indien de te verwachten waterdruk aanwijsbaar duidelijk aan één zijde van de deur zal optreden in die gevallen waarin de gesloten deur zinken van het schip kan voorkomen, dient de draairichting van de deur zodanig te worden gekozen dat deze bij belasting tegen het schot wordt gedrukt. Een deur als bedoeld in 1 onder d. dient derhalve normaal naar de stuurmachinekamer toe te openen.

Voor de pakking bij waterdichte draaideuren moet een hol rubberprofiel worden toegepast of een profiel bestaande uit schuim- of sponsrubber dat aan de blootgestelde zijde is afgedekt door een laag massief rubber met een dikte van 2 à 3mm.

Knevels van waterdichte draaideuren mogen op geen grotere afstand dan max. 750 mm van elkaar worden geplaatst; indien de deur ook door waterdruk van het schot kan worden afgedrukt moeten knevel en wig zodanig zijn uitgevoerd dat de indrukking van de pakking bij gesloten deur ten minste 5 mm bedraagt.

Indien bij de optredende belasting de deur steeds tegen het schot wordt gedrukt, mag de onderlinge afstand van de knevels max. 1200 mm bedragen. De knevels van waterdichte draaideuren die op zee gesloten blijven, mogen zodanig zijn uitgevoerd dat de deur slechts aan één zijde van het schot kan worden geopend en gesloten. De afsluitmiddelen van dergelijke waterdichte deuren van grote afmetingen (draaideuren, verrolbare deuren, e.d.) dienen special te worden gezien.

Van de waterdichte draaideuren die op zee worden gebruikt, moeten de knevels aan beide zijden van de deur centraal kunnen worden bediend d.m.v. een voldoende groot handwiel. Een afneembare dopsleutel o.d. die aan beide zijden van de deur kan worden gebruikt is niet aanvaardbaar. Een uitvoering van een centrale bediening met scharnierende knevels is slechts goed uitvoerbaar voor éézijdige belaste deuren met ten hoogste 4 knevels daar de zeer korte afstand waarover de bek van de knevel wordt verplaatst, gecombineerd met een voldoende grote indrukking van de pakking tot te grote op handwiel uit te oefenen krachten leidt.

Voor deuren die tweezijdig belast kunnen worden en/of zijn voorzien van meer dan 4 knevels zal dan ook een uitvoering met schuivende knevels moeten worden toegepast.

### **3. Instructies**

Waterdichte deuren die uitsluitend in de haven mogen worden gebruikt dienen van een opschrift te zijn voorzien waaruit duidelijk blijkt dat zij op zee gesloten moeten blijven. Waterdichte deuren die op zee gebruikt mogen worden dienen te zijn voorzien van een opschrift waaruit blijkt dat zij na gebruik weer onmiddellijk moeten worden gesloten.

## **B Waterdichte deuren in het voorpiekschot boven het vrijboorddek**

Op schepen met een volledige bovenbouw of met een bovenbouw op het voorschip die langer is dan 40% van de scheepslengte dient het voorpiekschot te zijn opgetrokken tot het bovenbouwdek.

In het gedeelte van het schot boven het vrijboorddek is een toegangsopening aanvaardbaar mits deze is voorzien van een w.d. draaideur met een drempel van 600 mm. De knevels behoeven niet centraal bedienbaar te zijn; indien de deur naar voor toe opent mogen de knevels op een max. afstand van 1200 mm van elkaar zijn geplaatst, indien de deur naar achter toe opent, max. 750 mm. Instructie: deur na gebruik onmiddellijk sluiten.

## **C Waterdichte deuren in bovenbouwen en dekhuizen**

Waterdichte deuren in positie 1 moeten zijn voorzien van 6 knevels ; waterdichte deuren in positie 2 mogen met 4 knevels worden uitgevoerd.

Op kleine schepen (kleine sleepboten, peilvaartuigen e.d.) kan voor enkeldelige deuren van normale afmetingen evenwel in het algemeen steeds (dus ook in positie 1) genoeg worden genomen met 4 knevels.

Indien z.g. instelbare scharnieren worden toegepast en deze van een goedgekeurde constructie zijn, kunnen zij i.p.v. knevels worden aanvaard. Een deur waarvoor bijvoorbeeld 4 knevels worden verlangd kan dan met 2 knevels en 2 instelbare scharnieren worden uitgevoerd.

De vereiste plaatdikte van de w.d. deuren is afhankelijk van de constructie en de afmetingen van de deuren en de sterkte van het schot waarin zij zijn aangebracht, doch de dikte dient tenminste 6 mm te bedragen.

`s-Gravenhage, 4 juli 1969