

Vergaderjaar 1999–2000

**26 583**

**Wijziging van de Binnenschepenwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235)**

**Nr. 5**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 13 oktober 1999

Ondergetekende heeft met belangstelling kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en dankt de commissie voor haar reactie. Zij merkt naar aanleiding van de vragen en opmerkingen het volgende op en spreekt de hoop uit dat daarmee de spoedige behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam is voorbereid.

Het verheugt ondergetekende dat de leden van de PvdA-fractie met instemming kennis hebben genomen van het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de PvdA-fractie vragen in de eerste plaats of het door Nederland te voeren beleid met betrekking tot de afgifte van vaarbewijzen aan personen jonger dan 21 jaar niet in strijd is met het minimumniveau in de Europese Unie. Aangezien ook de leden van de fracties van RPF en GPV naar de achtergrond van deze keuze vragen, worden deze vragen hieronder gezamenlijk behandeld.

Ondergetekende merkt op dat richtlijn 96/50/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L 235) (hierna: de richtlijn) in artikel 5 bepaalt dat de aanvrager van een vaarbewijs 21 jaar dient te zijn om voor de afgifte van een vaarbewijs in aanmerking te komen. In dit artikel is echter tevens bepaald dat de lid-staten de mogelijkheid behouden om een vaarbewijs uit te reiken vanaf de leeftijd van 18 jaren. Van deze – door de richtlijn geboden – mogelijkheid maakt Nederland gebruik. Overigens is de minimumleeftijd voor de afgifte van een vaarbewijs al sinds de inwerking-treding van de Binnenschepenwet op 18 jaren gesteld. Deze minimumleeftijd wordt niet alleen in Nederland, maar ook in België en Frankrijk gehanteerd. Sinds jaar en dag bestaat in West-Europa de volgende situatie. In Duitsland en op de binnenwateren waarop de Herziene Rijnvaartakte (de internationale Rijn) van toepassing is, geldt een minimumleeftijd van 21 jaren, terwijl op de overige wateren een minimumleeftijd van 18 jaren geldt. Ingevolge artikel 5 van de richtlijn kan

een lid-staat voor de erkenning van een in een andere lid-staat uitgereikt vaarbewijs dezelfde eisen inzake de minimumleeftijd hanteren als die welke in die lid-staat gelden. Als gevolg hiervan kan een schipper die is voorzien van een Nederlands vaarbewijs in Frankrijk, België en Nederland vanaf de leeftijd van 18 jaren varen, terwijl dit vaarbewijs in Duitsland eerst wordt erkend indien de schipper de leeftijd van 21 jaren heeft bereikt.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts of de definitie van het begrip bedrijfsmatig niet te eng is omschreven, omdat er in bepaalde gevallen sprake kan zijn van vergoedingen, zonder dat van het uitoefenen van een beroep of van bedrijfsmatige exploitatie kan worden gesproken.

Het begrip bedrijfsmatig komt op een aantal plaatsen in de huidige Binnenschepenwet voor. Zoals de PvdA-fractie terecht opmerkt, omvat het begrip bedrijfsmatig mede het geval dat tegen niet-kostendekkende vergoeding werkzaamheden worden verricht of diensten worden verleend. Het beleidsmatige uitgangspunt is hierbij tot op heden geweest dat indien voor een geleverde dienst een vergoeding wordt gevraagd, de betaler ervan uit mag gaan dat de schipper van dat schip voldoende vaarbekwaam is om het schip te voeren. Indien er bijvoorbeeld tijdens een feestdag een vaartochtje door de stad wordt aangeboden tegen geringe kosten, mogen de passagiers van dit vaartuig ervan uitgaan dat de schipper voldoende vaarbekwaam is. Met het oog op de veiligheid is het niet wenselijk dat deze passagiers – alvorens zij aan boord gaan – zouden moeten onderzoeken of het schip bedrijfsmatig (met een winsttoegmerk) geëxploiteerd wordt. Met de in het wetsvoorstel opgenomen definitie is aangesloten bij de bestaande jurisprudentie op dit punt en het tot op heden gevoerde beleid.

De leden van de PvdA-fractie merken in dit kader tevens op dat het meer in de rede zou liggen om voor het (bedrijfsmatig) vervoer met minder dan 12 personen, zoals watertaxi's, een groot vaarbewijs voor te schrijven.

Naar aanleiding hiervan merkt ondergetekende op dat de bij het personenvervoer gehanteerde grens van 12 personen, waarboven een groot vaarbewijs is voorgeschreven, hetgeen internationaal gebruikelijk is. In de eerste plaats hanteert de richtlijn deze grens; ingevolge artikel 3, eerste lid, is de richtlijn niet van toepassing op schippers van voor het vervoer van passagiers bestemde vaartuigen die, naast de bemanning, niet meer dan 12 personen vervoeren. Ook in het binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) tot stand gekomen Reglement Rijnpatenten 1998 (zie artikel 1.04, eerste lid, onder b), dat voorschriften met betrekking tot vaarbewijzen bevat en van toepassing is op de internationale Rijn, is eerst een groot patent voorgeschreven bij het vervoer van meer dan 12 passagiers. Tot op heden is er geen aanleiding geweest om van deze internationale grens van 12 personen af te wijken; voor zover bekend bestaat er als gevolg van het hanteren van deze grens geen verhoogde kans op ongevallen met schepen die minder dan 12 personen vervoeren. Een en ander laat onverlet dat op decentraal niveau aan lokale vaart eisen kunnen worden gesteld, voor zover de in de Binnenschepenwet opgenomen voorschriften op dit punt geen uitputtende regeling bieden.

Het verheugt ondergetekende dat ook de leden van de VVD-fractie met instemming kennis hebben genomen van het onderhavige wetsvoorstel en dat zij in de uniformering van regels binnen de Gemeenschap een verbetering zien. De leden van de VVD-fractie vragen in de eerste plaats welke extra eisen, met het oog op de door de richtlijn gehanteerde minimumharmonisatie methode, aan het groot en klein vaarbewijs in

Nederland worden gesteld en of deze extra eisen in het wetsvoorstel blijven gehandhaafd of worden aangevuld.

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat de richtlijn ziet op de afgifte van vaarbewijzen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap worden gebruikt en derhalve uitsluitend betrekking heeft op het groot vaarbewijs. De richtlijn geeft geen regels voor de afgifte van klein vaarbewijzen. In het wetsvoorstel zijn de bepalingen ten aanzien van het klein vaarbewijs, afgezien van een aantal redactionele wijzigingen, dan ook ongewijzigd gebleven.

Zoals de leden van de VVD-fractie terecht constateren, hanteert de richtlijn voor wat betreft de voorwaarden voor de afgifte van groot vaarbewijzen de minimumharmonisatie methode. De in de richtlijn vastgestelde voorwaarden om voor de afgifte van een groot vaarbewijs in aanmerking te komen, komen grotendeels overeen met de tot op heden in de Binnenschepenwet opgenomen voorwaarden. Op één punt is bij de implementatie van de richtlijn in de Binnenschepenwet gebruik gemaakt van de ruimte die de richtlijn biedt tot het stellen van verdergaande of afwijkende eisen. Het betreft de leeftijd waarop de eerste medische herkeuring dient plaats te vinden. In het wetsvoorstel wordt voorgesteld om voor wat betreft de periodieke medische keuring aan te sluiten bij de voorwaarden betreffende de medische keuringen van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998. Aangezien de laatste vraag van de leden van de VVD-fractie betrekking heeft op dit onderwerp, wordt voor wat betreft de nadere onderbouwing van dit voorstel verwezen naar het antwoord op bedoelde vraag.

De leden van de VVD-fractie merken voorts op dat het wetsvoorstel uit gaat van de regelgeving zoals die op de Rijn, de Lek en de Waal geldt en vragen of er schippers zijn die niet aan deze eisen voldoen en als gevolg van de nieuwe regelgeving hun vaarbevoegdheid zullen verliezen.

Ter beantwoording van deze vraag wordt in de eerste plaats opgemerkt dat het wetsvoorstel, anders dan de leden van de VVD-fractie menen, uitgaat van de in de richtlijn opgenomen bepalingen en op één punt (nl. de leeftijd voor de periodieke medische keuring) aansluiting zoekt bij de regelgeving zoals die op de Rijn, de Lek en de Waal geldt. De gevolgen van de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel zullen voor schippers die momenteel in het bezit zijn van een groot vaarbewijs zeer beperkt zijn, omdat in artikel 1, zesde lid, van de richtlijn is bepaald dat de nationale vaarbewijzen die zijn afgegeven voor de inwerkingtredingsdatum van de richtlijn, zonder inwisselverplichting geldig blijven. Alleen op het punt van de voorgeschreven medische herkeuring kan het wetsvoorstel voor deze schippers gevolgen hebben; de houder van een vaarbewijs die bij een periodieke keuring medisch ongeschikt wordt bevonden, zal als gevolg hiervan zijn vaarbevoegdheid verliezen. Tot slot wordt opgemerkt dat de huidige – in de Binnenschepenwet opgenomen – voorwaarden om in aanmerking te komen voor de afgifte van een groot vaarbewijs in het wetsvoorstel vrijwel ongewijzigd zijn gebleven.

Voorts stellen de leden van de VVD-fractie een aantal vragen die betrekking hebben op het minimumharmonisatie karakter van de richtlijn in verhouding tot de veiligheid van de vaart. Zij vragen tevens welke aanvullende eisen in de overige EU-landen worden gesteld om voor de afgifte van een vaarbewijs in aanmerking te komen. De leden van de fracties van RPF en GPV vragen eveneens naar de aanvullende eisen die in andere landen worden gesteld, waarbij tevens de vraag wordt gesteld of de landen waarmee de Europese Unie associatieakkoorden heeft

gesloten soortgelijke minimumeisen stellen. Deze vragen worden hieronder gezamenlijk behandeld.

Om voor de afgifte van een vaarbewijs in aanmerking te komen, dient de aanvrager van dat vaarbewijs, ingevolge de artikelen 5 tot en met 8 van de richtlijn, aan een aantal voorwaarden te voldoen. In de eerste plaats dient de aanvrager minstens 21 jaar oud te zijn. Niettemin behouden de lid-staten de mogelijkheid om een vaarbewijs uit te reiken vanaf de leeftijd van 18 jaar. Zoals reeds in het antwoord op de eerste door de leden van de fractie van de PvdA gestelde vraag is uiteengezet, is van deze mogelijkheid door Nederland gebruik gemaakt. Voorts dient de aanvrager een geneeskundig onderzoek te ondergaan bij een door de nationale bevoegde instantie erkende arts, teneinde aan te tonen dat hij lichamelijk en geestelijk geschikt is om een schip te voeren. Tevens dient de aanvrager te kunnen aantonen dat hij minimaal vier jaar beroepservaring heeft als lid van de dekbemanning van een binnenvaartuig en moet de aanvrager met gunstig gevolg een examen afleggen om aan te tonen dat hij de nodige vakkennis heeft. De richtlijn beschrijft in bijlage II welke algemene stof dit examen minstens dient te omvatten. De aanvrager die aan de genoemde eisen voldoet, komt in aanmerking voor de afgifte van een vaarbewijs. In alle lid-staten van de Europese Unie moeten de op grond van deze voorwaarden afgegeven vaarbewijzen wederzijds worden erkend. Gesteld kan worden dat het veiligheidsniveau van de vaart op de binnenwateren op deze wijze voldoende is gewaarborgd.

Van de door de richtlijn geboden mogelijkheid tot het stellen van extra eisen om voor de afgifte van een vaarbewijs in aanmerking te komen, is in de eerste plaats gebruik gemaakt door Duitsland.

In Duitsland dient de houder van een vaarbewijs vanaf de 50-jarige leeftijd, elke 5 jaar, tot aan de 65-jarige leeftijd periodiek te worden herkeurd. Vanaf de 65-jarige leeftijd is, in overeenstemming met de voorschriften van de richtlijn, een jaarlijkse keuring voorgeschreven. Tevens worden in Duitsland voor de vaart op bepaalde binnenwateren extra eisen gesteld aan de kennis van het te bevaren riviergedeelte. Enerzijds dient hiervoor een aanvullend examen te worden afgelegd en anderzijds moet de aanvrager van het vaarbewijs aantonen ervaring te hebben opgedaan op het te bevaren riviergedeelte. Hierbij dient bijvoorbeeld aangetoond te worden dat een bepaald riviergedeelte – in de binnenvaart wordt dit aangeduid met het Duitse begrip «Strecke» – 16 maal bevaren is. In Frankrijk worden extra eisen gesteld aan schippers die op passagiersschepen varen. Op bepaalde trajecten dient de schipper van een passagiersschip aan te tonen diepergaande kennis te hebben van bepalingen betreffende de veiligheid van passagiers.

Voor wat betreft de eisen voor de afgifte van vaarbewijzen in landen waarmee de Europese Unie associatieakkoorden heeft gesloten, wordt opgemerkt dat vooral de ontwikkelingen in Oosteuropese landen waarvan de binnenwateren in verbinding staan met het waterwegennet van West-Europa, binnen de CCR en in Brussel nauwlettend worden gevolgd, met het oog op de eventuele toetreding van deze landen tot de Unie en de hiervoor noodzakelijke integratie van het gemeenschapsrecht in het nationale recht. De momenteel nog bestaande verschillen in de wetgeving op het terrein van de binnenvaart zullen uiteindelijk verdwijnen. Ondergetekende verwacht dat de bestaande reglementering op de Rijn bij de verdere harmonisering van de wetgeving in deze landen, een belangrijke rol zal spelen, aangezien de Rijn de belangrijkste waterweg binnen Europa is, die bovendien de verbinding vormt tussen het waterwegennet van West- en Oosteuropa. Ondergetekende wijst erop dat er in het kader van de harmonisatie van de binnenvaartwetgeving regelmatig overleg plaats vindt tussen de CCR en de Donaucommissie.

De laatste vraag van de leden van de VVD-fractie heeft betrekking op de in het wetsvoorstel opgenomen bepalingen ten aanzien van de medische herkeuring. Aangezien ook de leden van de fracties van het CDA, D66, de SP, de RPF en het GPV hieromtrent vragen stellen en opmerkingen maken, worden deze vragen, voor zover zij onderling samenhangen, hieronder gezamenlijk behandeld.

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat in het wetsvoorstel voor wat betreft de medische keuring uitsluitend op het punt van de leeftijd waarop de eerste medische herkeuring dient plaats te vinden, gebruik wordt gemaakt van de ruimte die de richtlijn biedt tot het stellen van verdergaande of afwijkende eisen. De overige op de medische keuring betrekking hebbende bepalingen van de richtlijn, worden in het wetsvoorstel onverkort overgenomen. Ten aanzien van de eerste periodieke herkeuring wordt in het wetsvoorstel aangesloten bij het in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 opgenomen leeftijdscriterium van 50 jaar. Dit besluit is met ingang van 1 januari 1998 in werking getreden en is van toepassing op het Nederlandse deel van de Rijn, de Lek en de Waal. Het besluit is een uitvoeringsregeling van de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herziene Rijnvaartakte (Trb. 1955, 161), en bevat eveneens bepalingen betreffende de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen voor binnenvaartuigen die deelnemen aan de internationale Rijnvaart. Het voorstel houdt in dat de houder van een vaarbewijs vanaf de 50-jarige leeftijd elke 5 jaar opnieuw gekeurd dient te worden. Vanaf het bereiken van de 65-jarige leeftijd dient de houder van het vaarbewijs elk jaar te worden gekeurd. Deze jaarlijks herkeuring vanaf de 65-jarige leeftijd is ook in de richtlijn voorgeschreven. Door aan te sluiten bij het Rijnregime dienen de houders van het vaarbewijs derhalve drie maal een extra periodieke medische keuring te ondergaan.

De belangrijkste reden voor de in het wetsvoorstel opgenomen verlaging van de leeftijdsgrens van 65 naar 50 jaar voor de eerste periodieke herkeuring is de aansluiting op dit punt bij het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998. Indien niet zou worden aangesloten bij het in het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 opgenomen leeftijdscriterium van 50 jaar, zou dit tot een onwenselijke situatie leiden. Het zou betekenen dat de houder van een Rijnpatent, die op grond van het Besluit Reglement Rijnpatenten 1998 op 50-jarige leeftijd een herkeuring moet ondergaan en in verband met zijn medische ongeschiktheid wordt afgekeurd – waardoor zijn vaarbewijs ongeldig wordt en hij in de Rijnvaart dus niet meer mag varen – nog altijd tot aan het bereiken van de 65-jarige leeftijd in staat zou zijn op de overige binnenwateren beroepsmatig te varen. Aangezien gebleken is dat deze schipper daarvoor medisch ongeschikt is, is het, in verband met de veiligheid op de binnenwateren, niet wenselijk dat hij nog deelneemt aan het scheepvaartverkeer. Overigens wijst ondergetekende erop dat het nationale beleid op het gebied van de medische keuringen er reeds lange tijd op is gericht de nationale regelgeving zoveel mogelijk in overeenstemming te laten zijn met het keuringsregime in de Rijnvaart. Sinds de inwerkingtreding van de Binnenschepenwet, in 1981, zijn de keuringseisen voor schippers die in de nationale binnenvaart varen gelijkloidend aan de keuringseisen voor schippers die in de Rijnvaart varen. Ook bij de inwerkingtreding van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, in 1995, zijn, voor wat betreft de medische keuringen van de bemanningsleden aan boord van een binnenvaartuig, de keuringseisen die in de Rijnvaart gelden overgenomen. Voor Nederlandse en Duitse schepen, die overwegend in landen varen waar naast het nationale regime tevens het Rijnregime van toepassing is, biedt dit beleid de benodigde duidelijkheid.

Ondergetekende ziet in dat een leeftijdsgrens voor de eerste periodieke medische keuring van 50 jaar een redelijk arbitraire grens is. Zo merken de leden van de SP-fractie op dat een medische keuring voor jongere houders van vaarbewijzen ook nuttig zou kunnen zijn. Er bestaan geen harde objectieve gegevens, waarnaar de leden van de D66-fractie vragen, waaruit blijkt dat schippers vanaf de 50-jarige leeftijd medisch gezien plotseling minder geschikt zouden zijn dan schippers onder de 50 jaar. In het algemeen kan echter worden gesteld dat met de jaren de kans op lichamelijke gebreken toeneemt. Vooral het in de binnenvaart van belang zijnde gezichts- en gehoorvermogen kan op latere leeftijd afnemen, zonder dat men dat zelf bemerkt. De gevaren die hiermee gepaard gaan zijn groot; indien er bijvoorbeeld een schipper aan het roer staat van de tankschip geladen met chemicaliën en het schip door een dichtbevolkt gebied vaart, zonder dat deze schipper voldoet aan de geldende medische eisen voor het gezichtsvermogen, kan dit verstrekkende gevolgen hebben. Tegen de achtergrond van het bovenstaande is het, in verband met de risico's die met het vervoer over de binnenwateren gepaard gaan, vanuit veiligheidsoogpunt en overeenkomstig het regeringsbeleid inzake leeftijdsgrenzen in wet- en regelgeving (Kamerstukken II 1998/99, 25 938, nrs. 1-3), redelijk de leeftijd van de eerste periodieke medische keuring op 50 jaar te stellen.

De leden van de SP-fractie stellen tevens de vraag op welke leeftijd de medische herkeuringen in andere transportsectoren plaatsvinden. Ondergetekende merkt hierover het volgende op. In de zeevaart vindt na indiensttreding elk jaar een algemeen medisch heronderzoek plaats; eenmaal in de zes jaar vindt een specialistisch onderzoek naar de geschiktheid van de ogen en oren plaats. In het spoorvervoer worden machinisten tot aan de 40-jarige leeftijd elke 5 jaar medisch gekeurd. Vanaf de 40-jarige leeftijd vindt vervolgens een vierjaarlijkse herkeuring plaats. Na het bereiken van de 50-jarige leeftijd vindt een tweejaarlijkse herkeuring plaats. In de luchtvaart worden piloten tot aan de 40-jarige leeftijd jaarlijks gekeurd en vervolgens twee maal per jaar. Bij vrachtwagenchauffeurs vindt – naast de keuring bij de aanvraag van het rijbewijs – op 70-jarige leeftijd een algemeen medisch onderzoek plaats en vervolgens elke 5 jaar.

Indien het wetsvoorstel wordt aanvaard, zullen, zoals de leden van een aantal fracties terecht constateren, de schippers van de lid-staten die voor wat betreft de leeftijd voor de periodieke medische herkeuring niet aansluiten bij het Rijnregime, tot aan de 65-jarige leeftijd nog wel op Nederlandse binnenwateren (met uitzondering van de Rijn, de Lek en de Waal) kunnen varen. Hierbij dient echter de kanttekening te worden geplaatst dat de richtlijn op dit punt in Duitsland op overeenkomstige wijze als in het onderhavige wetsvoorstel is geïmplementeerd. (Binnenschifferpatentverordnung von 15. Dezember 1997, Bundesgesetzblatt Jahrgang 1997, Teil I, nr. 85; de verordening is met ingang van 1 januari 1998 in werking getreden). Schippers van binnenvaartuigen die zijn voorzien van een in Duitsland afgegeven vaarbewijs dienen zich derhalve eveneens vanaf de 50-jarige leeftijd periodiek te laten herkeuren. Indien het wetsvoorstel wordt aangenomen betekent dit voor de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaartvloot het volgende. Schippers die zijn voorzien van een in Nederland of in Duitsland afgegeven vaarbewijs als bedoeld in de richtlijn of van een groot patent voor de Rijnvaart, zullen overeenkomstig hetzelfde leeftijds criterium periodiek worden gekeurd. Voor wat betreft de Belgische en de Franse vloot, is er alleen in Frankrijk nog sprake is van een redelijk omvangrijke vloot die niet tot de Rijnvloot behoort. De kans is groot dat deze schippers niet zijn voorzien een groot patent voor de Rijnvaart. Het betreft hier echter voornamelijk de Franse spitsenvloot, bestaande uit kleine, verouderde en vooral nationaal

varende schepen, die derhalve slechts mondjesmaat op de Nederlandse binnenwateren varen. In dit kader wordt voorts opgemerkt dat het vervoer tussen Frankrijk en Nederland op jaarbasis niet veel meer omvat dan circa 1 miljoen ton, terwijl daarentegen de Nederlandse vloot op de Rijn (ongeveer 60% van de in de Rijnvaart varende schepen zijn in Nederland geregistreerd) het honderdvoudige vervoert. Van de grotere Belgische en Franse schepen, die kunnen concurreren met de Nederlandse vloot, vaart het merendeel geregeld op de Rijn en zijn de schippers derhalve voorzien van een groot patent voor de Rijnvaart. Indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, zal, als gevolg van het bovenstaande, naar verwachting het overgrote deel van de in Nederland varende binnenvaartvloot overeenkomstig hetzelfde leeftijdscriterium periodiek worden gekeurd. Slechts een beperkt aantal van de in Nederland varende schippers, bestaande uit Belgische en Franse schippers die niet zijn voorzien van een groot patent voor de Rijn, zullen, indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, eerst op 65-jarige leeftijd worden gekeurd. Voor de buiten Nederland varende binnenvaartvloot geldt hetzelfde; slechts op de – uitsluitend voor spitsen toegankelijke – Franse kanalen worden de schippers eerst op 65-jarige leeftijd gekeurd. De harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van vaarbewijzen wordt als gevolg van het bovenstaande met het onderhavige voorstel gediend.

Ten aanzien van de met het voorstel samenhangende kosten voor de bedrijfstak, merkt ondergetekende het volgende op. Uit de gegevens van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart – de instantie die is belast met de afgifte van groot vaarbewijzen – blijkt dat de komende jaren, per jaar, ongeveer 300 houders van een groot vaarbewijs een leeftijd bereiken waarop zij zich, als gevolg van de voorgestelde aansluiting bij het keuringsregime voor de Rijnvaart, periodiek dienen te laten herkeuren. Dat wil zeggen dat zij de 50-, de 55- of de 60-jarige leeftijd bereiken. De door hen te maken kosten bestaan uit een medische keuring (ongeveer f 175,-) en een nieuw vaarbewijs (ongeveer f 125,-). De geraamde kosten voor de gehele Nederlandse binnenvaart bedrijfstak, waarnaar de leden van de fractie van D66 vragen, komen per jaar neer op ongeveer f 90 000,-. Ondergetekende wijst erop dat deze geraamde kosten naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk lager zullen uitvallen. Een groot deel van de schippers die zijn voorzien van een groot vaarbewijs zijn namelijk eveneens voorzien van een groot patent voor de Rijn en dienen zich derhalve reeds voor de Rijnvaart medisch te laten keuren. Deze keuring kan tevens ten behoeve van het groot vaarbewijs dienen, hetgeen de kosten aanzienlijk verlaagt.

De leden van de CDA-fractie geven in de eerste plaats blijk van hun bezorgdheid over de te late implementatie van de richtlijn in het onderhavige wetsvoorstel en over niet tijdige implementatie van richtlijnen in het algemeen.

Naar aanleiding hiervan merkt ondergetekende op dat zij de grote zorg over niet tijdige implementatie met leden van de CDA-fractie deelt. Het belang van het tijdige implementatie staat voor ondergetekende, overeenkomstig het kabinetsstandpunt Versnelde implementatie van EG- en andere internationale besluiten (Kamerstukken II 1998/99, 26 200 VI, nr. 65), buiten kijf. Zoals de leden van de CDA-fractie terecht opmerken en ook de aanwijzingen voor de regelgeving (Ar 337) voorschrijven, worden in implementatieregelingen geen andere regels opgenomen dan voor de implementatie noodzakelijk zijn. Voor zover in het onderhavige wetsvoorstel dan ook aanvullende bepalingen zijn opgenomen, vertonen zij een zodanige samenhang de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen, dat zij voor de goede uitvoering van de richtlijn wenselijk zijn.

Voor de beantwoording van de door de leden van de CDA-fractie gestelde vragen ten aanzien van de verlaging van de leeftijd waarop de periodieke medische herkeuring plaats vindt, verwijst ondergetekende naar het antwoord op de laatste door de leden van de VVD-fractie gestelde vraag.

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie zich af of de tekst op pagina 7 van de memorie van toelichting, waarin verwezen wordt naar artikel 1.03 van het Reglement Rijnpatenten 1998 en waarin gesteld wordt dat voor vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer – dat is de Nederlands-Duitse grens – de schipper niet in bezit hoeft te zijn van een groot patent voor de Rijnvaart, maar kan volstaan met een groot vaarbewijs als bedoeld in de Binnenschepenwet, wel juist is.

In het Centraal Overleg Verkeersveiligheid te Water (COVW), het overlegorgaan waarin, onder voorzitterschap van het Ministerie van Justitie, vertegenwoordigers van justitie, politie en de betrokken onderdelen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, onderwerpen met betrekking tot de opsporing en handhaving inzake de verkeersveiligheid te water bespreken, is op 6 januari 1998 de uitleg van het betreffende artikel 1.03, derde lid, onder a, van het Reglement Rijnpatenten 1998, aan de orde geweest. Aangezien het voor een opsporingsambtenaar niet eenvoudig is vast te stellen of de uiteindelijke bestemming van het schip binnen of buiten Nederland is gelegen, waarbij in het eerste geval een groot vaarbewijs en in het tweede geval een groot patent voor de Rijn benodigd zou zijn, is overeengekomen dat voor de vaart benedenstrooms van het Spijksche Veer, schippers niet in het bezit behoeven te zijn van een groot patent als bedoeld in het Reglement Rijnpatenten 1998, maar kunnen volstaan met een vaarbewijs afgegeven ingevolge de onderhavige richtlijn (derhalve met een groot vaarbewijs).

De leden van de D66-fractie geven aan de voorgestelde verlaging van de leeftijd waarop schippers de eerste periodieke medische herkeuring moeten ondergaan het belangrijkste punt uit het wetsvoorstel te vinden. Voor de beantwoording van de door de leden van deze fractie gestelde vragen ten aanzien van dit onderwerp, verwijst ondergetekende naar het antwoord op de laatste door de leden van de VVD-fractie gestelde vraag.

Het verheugt ondergetekende dat ook de leden van de SP-fractie in de uniformering van regels op het terrein van de vaarbewijzen binnen de Gemeenschap een verbetering zien. In de eerste plaats vragen de leden van de SP-fractie zich af of het mogelijk zou zijn de door de richtlijn voorgeschreven termijn van 4 jaren beroepservaring, die de aanvrager moet hebben doorlopen om in aanmerking te komen voor de afgifte van een vaarbewijs, te verkorten voor schippers die ervaring hebben opgedaan in andere sectoren dan de binnenvaart (bijvoorbeeld de zeevaart of de kustvisserij).

Ondergetekende merkt naar aanleiding van deze vraag op dat de richtlijn in de mogelijkheid tot het verkorten van de voorgeschreven termijn van 4 jaren beroepservaring voor bepaalde aanvragers voorziet. Het antwoord op deze vraag luidt dus bevestigend. In artikel 7, derde lid, van de richtlijn is onder meer bepaald dat de voorgeschreven minimum beroepservaring met maximaal drie jaren kan worden verminderd indien de aanvrager kan aantonen als lid van de dekbemannings beroepservaring op een zeeschip te hebben opgedaan. Om voor de maximale vermindering van drie jaren in aanmerking te komen, dient de aanvrager minimaal vier jaren beroepservaring te hebben; bij minder dan vier jaren beroepservaring, vindt evenredige vermindering plaats. Deze bepalingen zullen in het op de Binnenschepenwet gebaseerde Besluit vaarbewijzen binnenvaart worden geïmplementeerd.

Voor de beantwoording van de door de leden van de SP-fractie gestelde vragen met betrekking tot de voorgestelde verlaging van de leeftijd waarop schippers de eerste periodieke medische herkeuring moeten ondergaan, verwijst ondergetekende wederom naar het antwoord op de laatste door de leden van de VVD-fractie gestelde vraag. Tevens merken de leden van de SP-fractie op dat de kwaliteit van deze medische keuring buiten discussie moet zijn.

Naar de mening van ondergetekende is de kwaliteit van de medische keuring in de binnenvaart, overeenkomstig de mening van de leden van de SP-fractie, van groot belang. Daarom zijn ten aanzien van de medische keuring in de binnenvaart bepaalde regels vastgesteld. In de eerste plaats zijn er bepaalde keuringsartsen aangewezen die bevoegd zijn tot het verrichten van medische keuringen en het afgeven van medische verklaringen. Deze artsen oefenen hun bevoegdheid uit met inachtneming van de keuringseisen die zijn opgenomen in de Regeling geneeskundig onderzoek vaarbewijzen binnenvaart. De aanvrager die niet voldoet aan de in de regeling opgenomen medische eisen, komt niet in aanmerking voor de afgifte van een vaarbewijs. In deze regeling is tevens bepaald in welke gevallen de arts de aanvrager moet doorverwijzen naar een specialist. Indien de aanvrager na een onderzoek door een arts medisch ongeschikt wordt verklaard, kan de aanvrager een heronderzoek aanvragen bij de medisch adviseur scheepvaart van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De medisch adviseur is tevens bevoegd aanwijzingen te geven ter uitvoering van de bovengenoemde regeling. De in deze regeling opgenomen medische eisen gelden zowel voor schippers in de Rijnvaart als in de nationale binnenvaart. Tot slot merkt ondergetekende op dat de door de leden van de SP-fractie genoemde «Asnel keuring» haar niet bekend is.

De leden van de SP-fractie vragen zich tot slot af of er niet een aanzienlijke kostenbesparing mogelijk zou zijn door informatie met betrekking tot het vaarbewijs aan te brengen op de identiteitskaart of het paspoort.

Ondergetekende merkt naar aanleiding van deze vraag het volgende op. In de bij de richtlijn behorende bijlage I is het model van het vaarbewijs opgenomen. Blijkens de overwegingen van de richtlijn is het «tot waarborging van de vereiste uniformiteit en doorzichtigheid, wenselijk dat de Gemeenschap een model vaststelt voor een enkel nationaal vaarbewijs, dat door alle lid-staten wordt erkend en niet behoeft te worden omgewisseld». Ook Nederland is derhalve gehouden het communautaire model te gebruiken, hetgeen aan gebruikmaking van de identiteitskaart of het paspoort in de weg staat. Afgezien van deze door de richtlijn opgelegde verplichting, zou het aantekenen van het bezit van een vaarbewijs op het paspoort of de identiteitskaart, mede in verband met het feit dat er verschillende instanties zijn belast met de afgifte van vaarbewijzen en paspoorten, eveneens de nodige kosten met zich mee brengen, nog daargelaten de wenselijkheid en de juridische (on)mogelijkheden om het paspoort en identiteitsbewijs te combineren met vaardigheidsbewijzen.

Voor de beantwoording van de eerste door de leden van de fracties van RPF en GPV gestelde vraag, die betrekking heeft op het minimum-harmonisatie karakter van de richtlijn en waarbij tevens wordt gevraagd naar de door de andere lid-staten gestelde eisen, verwijst ondergetekende naar de beantwoording van de door de leden van de VVD-fractie gestelde eerste en derde vraag.

Ook de tweede door de leden van de fracties van RPF en GPV gestelde vraag met betrekking tot de minimumleeftijd voor de afgifte van het vaarbewijs, is reeds eerder aan de orde geweest. Voor de beantwoording van deze vraag zij verwezen naar het antwoord op de eerste door de leden van de PvdA-fractie gestelde vraag.

Voorts vragen de leden van de fracties van RPF en GPV in hoeverre de kans op vervalsingen, zoals de in mei 1994 voorkomende fraude met Rijnpatenten, door de voorgestelde harmonisatie wordt verkleind.

Het in de bij de richtlijn behorende bijlage I opgenomen model van het vaarbewijs, is vormgegeven als een zgn. creditcard-model en dient tevens aan bepaalde ISO normen (norm 78.10) te voldoen. Naar verwachting is dit model niet eenvoudig te vervalsen en is het in elk geval meer fraudebestendig dan het huidige model groot vaarbewijs. Ondergetekende merkt op dat met ingang van 1 januari 1998 ook het model van het Rijnpatent is vervangen door een credit-card model. Ten aanzien van de door de leden van de fracties van RPF en GPV genoemde vervalsingen in 1994, merkt ondergetekende het volgende op. In mei 1994 werden door een ambtenaar van de Franse administratie in Straatsburg op illegale wijze Rijnpatenten afgegeven aan personen die niet voldeden aan de voorwaarden om voor de afgifte van een Rijnpatent in aanmerking te komen. De hierboven genoemde verbeteringen in het model van het vaarbewijs, vormen vanzelfsprekend geen garantie tegen dit soort praktijken in de toekomst.

De leden van de fracties van RPF en GPV vragen voorts wat de bezwaren zijn van het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer van Verkeer en Waterstaat tegen de voorgestelde verlaging van de leeftijdsgrens voor de medische keuring.

Uit het op 10 maart 1998 tot stand gekomen rapport van bevindingen van het Deelorgaan Binnenvaart bleek de meerderheid tegen de voorgestelde verlaging van de leeftijdsgrens voor de periodieke medische keuring te zijn. Overigens kon uit het rapport worden opgemaakt dat het voorstel bespreekbaar zou zijn indien er meer duidelijkheid zou komen over de waarde van het groot vaarbewijs ten opzichte van het Rijnpatent, in het kader van de bemanningsvoorschriften.

Ondergetekende merkt met betrekking tot de – momenteel nog niet afgeronde – besprekingen binnen de CCR inzake de herziening van de bemanningsvoorschriften op dat er, overeenkomstig de wens van het bedrijfsleven, van Nederlandse zijde op is aangedrongen de nationale vaarbewijzen hoger te waarderen bij de kwalitatieve bemanningseisen. De FNV-bondgenoten gaven in het rapport van bevindingen aan geen bezwaren tegen de voorgestelde verlaging van de leeftijdsgrens voor de medische keuring te hebben, in verband met de door het voorstel te verwachten toenemende veiligheid op de binnenwateren.

Voorts vragen de leden van de genoemde fracties welke verschillen er nog bestaan tussen de voorschriften die van toepassing zijn op de Rijn en de voorschriften die van toepassing zijn op de overige binnenwateren.

Naar aanleiding van deze vraag merkt ondergetekende op dat het beleid er tot op heden op gericht is geweest de verschillen tussen de twee genoemde regimes zo veel mogelijk te verkleinen. Het bestaan van verschillende regels met betrekking tot de afgifte van vaarbewijzen binnen Nederland moet naar de mening van ondergetekende, in verband met de onduidelijkheden die dit voor schippers in de binnenvaart met zich mee kan brengen, zoveel mogelijk worden beperkt. Gezien het feit dat zowel de voorschriften die van toepassing zijn op de internationale Rijn als de

voorschriften die op de overige binnenwateren gelden, in internationaal verband tot stand komen, en mede gezien het verschil in historie en toepassingsbereik van de voorschriften, zijn verschillen tussen de regimes echter niet altijd te voorkomen.

Er bestaan op dit moment de volgende verschillen. In de eerste plaats is in de Rijnvaart een groot patent voorschreven voor (onder meer) de vaart met schepen, bestemd voor het goederenvervoer, met een lengte van 35 meter of meer, terwijl deze grens in de richtlijn op 20 meter is gesteld. Op het punt van de voorwaarden voor de afgifte van een vaarbewijs, bestaan veel overeenkomsten. Zowel in de Rijnvaart als op de overige binnenwateren moet de aanvrager van een vaarbewijs aantonen minimaal vier jaren beroepservaring te hebben opgedaan. Voor wat betreft de vaartijd wordt in de Rijnvaart voor de vaart, bovenstrooms van de Nederlands-Duitse grens, echter tevens ervaring op een bepaald riviergedeelte – de «Streckenkenntnisse» – vereist. Overigens is dit voor de het Nederlandse deel van de Rijn niet voorgeschreven. Voorts geldt in de Rijnvaart een minimum-leeftijd voor de afgifte van een vaarbewijs van 21 jaar. Overigens merkt ondergetekende op dat bij de totstandkoming van het Reglement Rijnpatenten 1998 binnen de CCR, door de Nederlandse delegatie, erop is aangedrongen zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de onderhavige – destijds nog concept – richtlijn. Als gevolg van deze inspanningen is momenteel in de Rijnvaart hetzelfde model vaarbewijs voorgeschreven als in de richtlijn en is de vereiste beroepservaring om voor de afgifte van vaarbewijs in aanmerking te komen, overeenkomstig het bepaalde in de richtlijn, op vier in plaats van vijf jaar gesteld.

Voorts vragen de leden van de fracties van de RPF en GPV een nadere onderbouwing van het besluit de bepaling te laten vervallen dat in gevallen waarin het langer dan een jaar geleden is dat een vaarbewijs zijn geldigheid door het verstrijken van de geldigheidsduur heeft verloren, opnieuw examen moet worden gedaan.

Ingevolge de huidige bepalingen van de wet, dient bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd, in verband met de verplichte medische herkeuring, een nieuw vaarbewijs te worden aangevraagd. Indien de aanvrager in bezit is van een vaarbewijs dat zijn geldigheid langer dan een jaar heeft verloren, dient opnieuw examen te worden afgelegd inzake kennis en bekwaamheid om een schip te voeren. Het komt in de praktijk regelmatig voor dat een houder van een vaarbewijs pas een jaar na het verstrijken van de geldigheidsduur bemerkt dat zijn vaarbewijs niet langer geldig is. In dat geval dient opnieuw volledig examen te worden gedaan, terwijl er geen redenen zijn te veronderstellen dat de houder van dit vaarbewijs niet meer beschikt over de eenmaal aangetoonde kennis en bekwaamheid. Ook brengt de bepaling voor de houders van vaarbewijzen extra kosten met zich mee. Overigens wordt opgemerkt dat een soortgelijke bepaling voor de houders van rijbewijzen met ingang van 1 oktober 1985 eveneens is geschrapt.

Tot slot vragen de leden van de fracties van de RPF en GPV, mede in het licht van de berichtgeving van enige tijd geleden over het aannemen van matrozen uit de Donau-landen, die minder gekwalificeerd zouden zijn, naar de kwaliteit van het personeel dat momenteel werkzaam is in de binnenvaart.

Alhoewel deze materie buiten het kader van het onderhavige wetsvoorstel valt, merkt ondergetekende hierover het volgende op. De bemanningsproblematiek in de binnenvaart hangt niet zozeer samen met de kwaliteit van matrozen uit de Donau-landen, maar met de ingevolge de Wet arbeid vreemdelingen gestelde beperkingen aan het aanstellen van deze

matrozen op in Nederland geregistreerde schepen. Tussen de verschillende werkgevers- en werknemersorganisaties in de binnenvaart en Arbeidsvoorziening Nederland is op 27 april 1997 een convenant inzake de personeelsvoorziening in de binnenvaart gesloten. Dit convenant bevat een tijdelijke regeling voor werkgevers die ten tijde van het afsluiten van het convenant vreemdelingen tewerkstellen, en voor werkgevers die gedurende de looptijd van het convenant problemen krijgen met de personeelsvoorziening. Tot slot merkt ondergetekende op dat uit de overwegingen van het convenant blijkt dat vrijwel alle werkgevers in de binnenvaart hun personeelsvoorziening goed en legaal regelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos