

Vergaderjaar 1998–1999

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. 4

VERSLAG

Vastgesteld 16 augustus 1999

De vast commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen. Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De inhoud van het wetsvoorstel

De leden van de **PvdA**-fractie hebben met instemming kennis genomen van de voorgestelde wetswijzigingen van de Binnenschepenwet, in verband met de opnemings in de nationale wetgeving van de Europese richtlijn nr. 96/50/EG. Op twee onderdelen hebben zij nog een vraag.

Ten eerste betreft dit de minimum leeftijd voor de vaarbevoegdheid. Terwijl in de richtlijn gesproken wordt over de leeftijd van 21 jaar, laat de nationale wetgeving nadrukkelijk de leeftijd tot 18 jaar open. Alhoewel de memorie van toelichting spreekt over de verplichting binnen de Unie deze vaarbewijzen te erkennen is er tevens sprake van minimumeisen te voldoen in alle lidstaten. Is het door Nederland te voeren beleid van afgifte van vaarbewijzen aan personen jonger dan 21 jaar niet in strijd met het minimumniveau in de Unie?

Ten tweede wordt in de wet nu een definitie opgenomen van het begrip «bedrijfsmatig», die luidt: in de uitoefening van een beroep of bedrijf of tegen vergoeding. Is de wetsdefinitie van het begrip bedrijfsmatig niet te eng omschreven? In gevallen van niet-beroepsmatige vaart, bijvoorbeeld bij personenvervoer met zeilschepen is soms sprake van vergoedingen zonder dat van het uitoefenen van een beroep of bedrijfsmatige exploitatie kan worden gesproken. Daarentegen is er de laatste tijd sprake van het bedrijfsmatig vervoer van minder dan 12 personen van schepen kleiner dan 15 meter (zgn. Watertaxi's).

In de voorgestelde wetswijziging is in het ene geval het groot vaarbewijs verplicht en in het andere geval het klein vaarbewijs. Ligt het niet in de

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duijvesteyn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M.B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

rede hiervoor het klein vaarbewijs, respectievelijk het groot vaarbewijs verplicht te stellen?

Met instemming hebben de leden van de **VVD**-fractie het voorliggende wetsvoorstel gelezen. Het is in de visie van deze fractie een verbetering van de reglementering indien deze in de Gemeenschap waar nodig uniform wordt geregeld. Een vermindering van de juridisering scheelt schippers bovendien overbodige bureaucratie.

Het wetsvoorstel gaat uit van de harmonisatie van de regelgeving op basis van een minimum-harmonisatie methode. Welke extra eisen worden op dit moment aan het klein- en grootvaarbewijs in Nederland gesteld en wat is hiervoor de reden? Worden deze gehandhaafd in het wetsvoorstel? Welke vervallen, welke worden nog toegevoegd?

Het wetsvoorstel gaat uit van de regelgeving, zoals die op Rijn, Lek en Waal geldt. Zijn er schippers, die niet aan deze eisen voldoen en op andere rivieren varen? Wat zijn voor hen de gevolgen van de invoering van de nieuwe regelgeving? Is het mogelijk, dat schippers hun vaarbevoegdheid kwijtraken als gevolg van de nieuwe regelgeving? Zo ja, wat zal met deze schippers gebeuren?

De eisen van het vaarbewijs zijn voor Duitsland en Nederland gelijk. De VVD-fractie wil graag weten, hoe de eisen in België zijn. Is de Maasvaart vergelijkbaar met de vaart op Rijn, Lek en Waal? Zo nee, waarom worden dan de eisen ook voor die vaart hoger gesteld? Het vaarbewijs, in één der EU-landen afgeven, is in de gehele EU geldig. Hoe verhouden de minimumeisen zich tot de eisen, zoals die in Nederland en Duitsland gelden? Hoe staat het met de aanvullende eisen in de overige EU-landen? Kan iemand met een minimumeisenpakket in zijn vaarbewijs op een veilige wijze in Nederland als schipper werken? Meer specifiek, kunnen schippers uit een EU-land, buiten Nederland of Duitsland, op basis van hun in hun eigen land verkregen vaarbewijs veilig op Nederlandse en Duitse rivieren varen?

In het wetsvoorstel worden de vereisten ten aanzien van geestelijke en lichamelijke gezondheid strenger. De leden van de VVD-fractie vragen op basis van welke criteria de leeftijdsgrenzen van de keuring zijn vastgesteld. En hoe verhoudt zich dat tot andere beroepsgroepen, waarin sprake is van goederen- en personenvervoer? Is er sprake van een verschil in de zwaarte van de vaartsoorten, waardoor eventueel vaarbewijzen kunnen worden afgegeven voor een beperkte vaart, bijvoorbeeld de vaart buiten Rijn, Lek en Waal of een vaarbewijs met uitsluiting van een bepaalde vaartsoort of scheepstype?

De leden van de **CDA**-fractie stellen vast dat de richtlijn van 23 juli 1996 op 8 april 1998 in werking had moeten treden. Met de Raad van State vragen deze leden zich af of het feit dat er aanvullende bepalingen zijn opgenomen, die discussie opleverden, de reden is van de vertraging. Is dit feit dan geen aanleiding verdergaande voorschriften in Nederlandse wetgeving tengevolge van Europese richtlijnen in de toekomst te voorkomen? En voorts onnodige regelgeving überhaupt te beperken?

Voor de leden van de CDA-fractie is bij wetgeving rond Binnenvaart altijd een uitgangspunt dat de concurrentiepositie van de binnenvaart zo veel mogelijk in het oog gehouden wordt. De binnenvaart is een sector met grote mogelijkheden die tot nog toe onvoldoende tot ontwikkeling zijn gekomen. Met name schippers op kleine schepen hebben grote moeite in de liberaliserende markt in Europa het hoofd boven water te houden. Vandaar dat de CDA-fractie zich kritisch opstelt daar waar Europese

voorschriften tot hogere administratieve en financiële lasten kunnen leiden. Nederland moet niet altijd het braafste jongetje van de klas willen zijn.

De richtlijn betreft minimumeisen. Ze zijn niet van toepassing op schepen die kleiner dan 20 meter zijn of die bestemd zijn voor het vervoer van 12 of minder passagiers. Het is een goede zaak dat in de voorliggende wijziging van de Binnenschepenwet de mogelijkheid wordt geschapen om een vaarbewijs vanaf 18 jaar te kunnen verstrekken, mits aan alle voorwaarden wordt voldaan. De richtlijn biedt hiertoe de ruimte, hoewel de gebruikelijke leeftijd 21 jaar zou zijn.

Met het deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de Raad van State zijn de leden van de CDA-fractie het eens met de twijfels over de juistheid van de aanscherping van de regels omtrent medische keuringen. Deze leden vragen zich af of het feit dat daardoor 98% van de Nederlandse binnenschippers aan dezelfde voorwaarden dient te voldoen, afdoende reden is om de eisen hoger te stellen dan de EU-richtlijn. Dat Duitsland de richtlijnen van het reglement voor de Rijnvaart in de implementatie heeft opgenomen, mede gezien het overgrote belang van de Rijn voor de Duitse binnenvaart, hoeft nog geen reden te zijn om ditzelfde in Nederland te doen. Buitenlandse schippers hoeven aan die voorwaarden bijvoorbeeld niet te voldoen. En o.a. Belgische en Franse schippers doen dat niet. Zowel het kostenaspect (f 175,- per keuring) als de praktische rompslomp maken het voor de leden van de CDA-fractie twijfelachtig of opname in afwijking van het advies verstandig geweest is. Is heroverweging hiervan niet beter? De jaarlijkse keuring vanaf 65 jaar is volgens de leden van de CDA-fractie voldoende. De toegevoegde vijfjaarlijkse keuring vanaf 50 jaar is overbodig.

Het is een goede zaak dat de regel gewijzigd wordt, dat iemand die het keuringstijdstip meer dan één jaar laat verlopen, naast de hernieuwde keuring ook nog opnieuw het examen vakkennis binnenvaart dient af te leggen. Tevens stemmen de leden van de CDA-fractie in met de bepaling dat de voorschriften gelden voor schepen die daadwerkelijk voor bedrijfsmatig vervoer van goederen worden gebruikt.

Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie of de tekst in de memorie van toelichting op bladzijde 7 bij punt c wel juist is. De CDA-fractie interpreteert artikel 1.03 Reglement Rijnpatenten in die zin, dat schippers die een schip over Aktewateren van een plaats in Nederland naar een buitenlandse bestemming voeren, een Rijnpatent moeten hebben. Ook voor het Nederlands gedeelte. Slechts indien ook de bestemming in Nederland is gelegen, zou met een vaarbewijs kunnen worden volstaan. De memorie van toelichting suggereert echter dat, ongeacht de bestemming, op het Nederlands gedeelte met een vaarbewijs kan worden volstaan.

Voor het overige kunnen de leden van de CDA-fractie zich vinden in de voorgestelde wijziging van de Binnenschepenwet.

De leden van de fractie van **D66** vinden de voorgestelde aansluiting bij het Rijnregime voor wat betreft de leeftijd waarop de verplichte medische herkeuring voor de eerste keer verricht moet worden, het belangrijkste punt uit het wetsvoorstel. Heeft de regering overwogen een hogere leeftijd voor te stellen?

De Raad van State vroeg de regering of er objectieve gegevens zijn, waaruit blijkt dat reeds vanaf de 50-jarige leeftijd schippers zodanig lichamelijk of geestelijk minder geschikt zijn, dat daardoor de veiligheid

op de binnenwateren meer in gevaar wordt gebracht dan bij schippers onder de 50 jaar, zodat terecht een onderscheid kan worden gemaakt. Kan de regering deze gegevens alsnog verschaffen of aangeven waarom zij op dit verzoek van de Raad van State niet is ingegaan? De leden van de fractie van D66 vinden dat er inhoudelijke argumenten moeten zijn voor de voorgestelde, bijzonder lage, leeftijdsgrens, en dat vooralsnog niet volstaan kan worden met enkel de verwijzing naar de regeling van de Rijnvaart.

De leden van de fractie van D66 constateren verder in dit verband, dat de regering groot belang hecht aan een zelfde regime voor Rijnvaart enerzijds en andere binnenwateren anderzijds. Vandaar dat in het wetsvoorstel de grens voor herkeuring die geldt voor de Rijnvaart in zijn algemeenheid gaat gelden voor Nederlandse schippers. Het probleem, dat de grens van 50 jaar niet geldt voor buitenlandse schippers zodat deze wél zonder keuring kunnen varen op andere binnenwateren dan Rijn, Lek en Waal is volgens de regering gering omdat Duitsland ook de 50-jaars grens wil gaan hanteren. Is het zeker dat voor Duitse schippers ook de 50-jaarsgrens zal gaan gelden? Kan de regering aangeven wanneer naar verwachting Duitsland de richtlijn implementeert?

De leden van de fractie van D66 vragen de regering, of de ongelijkheid tussen Nederlandse en buitenlandse schippers niet leidt tot een concurrentienadeel voor de Nederlandse binnenvaart in het buitenland. Het wetsvoorstel leidt er immers toe, dat Nederlandse schippers niet meer in het buitenland kunnen varen als zij ongeschikt zijn (want niet door de herkeuring zijn gekomen), terwijl buitenlandse schippers wel in het buitenland kunnen varen zonder herkeuring.

De regering noemt in paragraaf 5 van de memorie van toelichting enkel de kosten die het wetsvoorstel met zich meebrengt voor individuele schippers. Waar komen de genoemde cijfers voor de bedrijfstak in zijn geheel op neer?

De leden van de **SP**-fractie kunnen instemmen met het principe om de eisen voor vaarbewijzen zoveel mogelijk te harmoniseren. Uiteraard dienen de vakbekwaamheid en gezondheid van de vaarbewijshouder criteria te zijn. Op deze punten hebben de leden van de SP-fractie echter enkele vragen.

Om in aanmerking te komen voor een vaarbewijs dient een persoon te kunnen aantonen dat hij minstens vier jaar ervaring heeft als lid van de dekbemanning van een binnenvaartuig. Zou het niet verstandig zijn om aan deze eis de mogelijkheid te koppelen dat personen met andere, relevante ervaring (bv. in de kustvaart, de kustvisserij, de baggerij) voor dit criterium een beroep kunnen doen op een hardheidsclausule of in aanmerking komen voor een verkorte procedure?

Een tweede vraag heeft betrekking op de verplichte vijfjaarlijkse medische keuring vanaf een leeftijd van vijftig jaar.

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarop de grens van vijftig jaar gebaseerd is: ook voor jongere houders van een vaarbewijs kan een preventieve medische keuring toch uiterst nuttig zijn? Is hier geen sprake van leeftijdsdiscriminatie?

In hoeverre wordt bij de keuring het principe gelijke-monniken-gelijke-kappen toegepast, met andere woorden: worden ook in andere sectoren, waar grote milieu- en veiligheidseffecten kunnen ontstaan door acute

gezondheidsproblemen bij bestuurders van voertuigen of bedieners van apparatuur, op dezelfde basis medische keuringen uitgevoerd?

Verder dringen de leden van de SP-fractie erop aan dat, als er de eis van een verplichte medische keuring gesteld wordt, de kwaliteit van deze keuring ook buiten discussie moet zijn. Een Asnel keuring heeft immers geen enkele waarde; alleen een grondige keuring beantwoordt aan het gestelde doel. Dat dit geen theoretisch probleem is bewijst het zwartboek dat de ouderenbonden vorig jaar uitgaven over de kwaliteit van de medische keuringen voor automobilisten boven 70 jaar.

Tenslotte maken de leden van de SP-fractie zich zorgen over de kosten van vaarbewijzen en keuringen. Het zijn weliswaar beperkte, maar wel steeds terugkerende bedragen, die zeker voor zelfstandige schippers de druppel kunnen zijn die de emmer doen overlopen. Zo zijn voor hen recent ook al de kosten voor het verplichte lidmaatschap van de Kamer van Koophandel aanzienlijk verhoogd.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of er geen aanzienlijke kostenbesparing mogelijk zou zijn door het vaarbewijs B – na de eerste afgifte – te laten meeliften met het paspoort en/of de identiteitskaart van de houder van het vaarbewijs. Is het niet mogelijk om, door het aanbrengen van optionele informatie met betrekking tot het vaarbewijs op de identiteitskaart, tegen veel lagere kosten dezelfde zekerheid te bieden die nu het losse vaarbewijs biedt? Overigens zou men zich – maar dat is buiten het kader van dit wetsontwerp – voor het rijbewijs een soortgelijke constructie kunnen voorstellen.

De leden van de fracties van **RPF** en **GPV** kunnen zich verenigen in het feit dat de richtlijn de minimumharmonisatielijn hanteert. Welke lidstaten stellen verdergaande eisen ten aanzien van de afgifte van vaarbewijzen? In hoeverre doet ons land dit ook? Deze leden informeren ook in hoeverre de landen, waarmee de Europese Unie Associatieakkoorden heeft gesloten, dezelfde minimumeisen formuleren.

De leden van de fracties van RPF en GPV constateren dat de richtlijn voor het verkrijgen van een vaarbewijs de leeftijdsgrens van 21 jaar hanteert, terwijl een aantal lidstaten waaronder Nederland reeds vanaf 18-jarige leeftijd vaarbewijzen afgeeft. Deze leden vragen wat de achterliggende redenen zijn van de regeringen van deze lidstaten om van de richtlijn af te wijken.

Voorts herinneren de leden van de beide fracties er aan dat in mei 1994 een omvangrijke zwendel in vervalste Rijnpatenten werd ontdekt. In hoeverre wordt door de voorgestelde harmonisatie de kans op herhaling van dergelijke vervalsingen verkleind?

De leden van de fracties van RPF en GPV vragen wat de bezwaren zijn van het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer Verkeer en Waterstaat tegen de leeftijdsgrens van de medische keuring. Zijn overigens de verschillen tussen de voorschriften van het Rijnregime en de voorschriften die op de overige Nederlandse binnenwateren van kracht zijn, nu verdwenen? Zo nee, welke verschillen bestaan er nog?

De leden van de beide fracties vragen 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.

Verder vragen deze leden de regering haar oordeel te geven over de kwaliteit van het personeel, dat de binnenvaartvloot in dienst heeft. In het verleden was er sprake van dat Nederlandse binnenvaartschippers massaal matrozen uit de Donau-landen in dienst namen die echter minder gekwalificeerd zouden zijn. Hoe is de huidige situatie?

De voorzitter van de commissie,
J. D. Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers