

WIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Ontwerpbesluit van

houdende nadere regels voor de binnenvaart (Binnenvaartbesluit)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van

Gelet op de artikelen 2.1, tweede lid, 3.1.1, tweede lid, 3.1.8, vijfde lid, 3.3.1, eerste lid, 3.3.2, tweede lid, 3.4.1, eerste, tweede en derde lid, 3.4.2, eerste lid, 3.4.4, vijfde en zesde lid, 3.4.5, derde lid, 3.4.6, derde lid, 3.4.10, 3.4.11, 4.1.1, derde lid, 4.2.1, eerste lid, 4.2.2, en 4.2.3, vierde lid, van de Binnenvaartwet, artikel 2 van de Wet geluidhinder, de artikelen 4, 9, 10, tweede lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet, de artikelen 8.40, eerste lid, 8.41, derde lid, 8.42, eerste en tweede lid, 8.45, 10.45, tweede lid, 10.46 en 10.48, eerste lid van de Wet milieubeheer, artikel 74c van het wetboek van strafrecht en de artikelen 2:1, eerste lid, 2:7, eerste lid, 4:3, tweede en vierde lid en artikel 5:12, eerste en tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord advies van nr.....;

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:

breedte: de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating;

duwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

geneeskundig onderzoek: onderzoek, bedoeld in artikel 3.4.4, eerste lid, van de wet;

lengte: grootste lengte van de scheepsromp in meters, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

openbaar vervoersdienst: voor ieder openstaand personenvervoer;

passagiersschip: binnenschip niet zijnde een veerpont of een veerboot dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;

pleziervaarttuig: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;

Rijnvaartverklaring: verklaring, bedoeld in artikel 2, derde lid, van de Herziane Rijnvaartakte;

sleepboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

sleepduwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

veerboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden en dat een openbaar vervoersdienst onderhoudt tussen plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde en de zeemonding daarvan;

veerpont: schip, niet zijnde een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden en dat een openbaar vervoersdienst onderhoudt;

wet: Binnenvaartwet.

HOOFDSTUK 2. TOEGANG TOT DE MARKT

Artikel 2

1. Bij bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen tussen twee plaatsen aan de binnenwateren, bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte, is het schip voorzien van een Rijnvaartverklaring.

2. Bij bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen dat niet plaatsvindt tussen twee plaatsen als bedoeld in het eerste lid, is het schip voorzien van:

a. een Rijnvaartverklaring;

b. een bewijs van toelating; of

c. een door Onze Minister aangewezen geëigend document van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of van een van de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

3. Het tweede lid is van toepassing op:

a. een schip met een lengte van ten minste 20 meter; of

b. een schip waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang in meters ten minste 100 m³ bedraagt.

Artikel 3

1. Onze Minister verstrekt voor een schip een Rijnvaartverklaring, indien de eigenaar voldoet aan bij regeling van Onze Minister te stellen regels:

a. in geval van een natuurlijke persoon: met betrekking tot de nationaliteit en de woon- en verblijfplaats; of

b. in geval van een rechtspersoon of een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid: met betrekking tot de oprichting, de zetel, het centrum van de handelsactiviteit, de plaats van waaruit de exploitatie wordt geleid, het bestuur en het beheer.

2. De houder van een Rijnvaartverklaring doet aan Onze Minister binnen twee weken schriftelijk mededeling van iedere wijziging in de omstandigheden op grond waarvan de Rijnvaartverklaring is verstrekt.

3. Onze Minister trekt de verklaring in, indien niet langer aan de in het eerste lid bedoelde regels wordt voldaan en kan de verklaring intrekken als de houder niet voldoet aan de verplichting genoemd in het tweede lid.

4. Onze Minister kan in het geval dat een Rijnvaartverklaring wordt aangevraagd in verband met het verrichten van vervoer als bedoeld in artikel 2, tweede lid, uitzonderingen toestaan wat betreft de eis van meerderheid, bedoeld in artikel 3, eerste lid onderdeel c, onder cc, alsmede artikel 3, tweede lid, van de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 (PbEG L 280), op voorwaarde dat het doel van Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte niet in gevaar wordt gebracht en hij tevens de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde algemene voorwaarden, bedoeld in artikel 3, vierde lid, van de bijlage bij bovengenoemde verordening overeenkomstig toepast.

Artikel 4

1. Onze Minister kan voor een schip dat niet in aanmerking komt voor een Rijnvaartverklaring of een geëigend document als bedoeld in artikel 2, tweede lid, op aanvraag van de eigenaar van het schip een bewijs van toelating als bedoeld in dat artikellid verstrekken, indien dat schip is voorzien van een door Onze Minister aangewezen document dat door een andere staat dan een lidstaat van de Europese Unie, door een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of door Zwitserland wordt verstrekt in het kader van een door Nederland met de betrokken staat gesloten overeenkomst.

2. Onze Minister kan als niet wordt voldaan aan de voorwaarden, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Herziene Rijnvaartakte:

a. de afgifte van een bewijs van toelating weigeren of een dergelijk bewijs intrekken; of

b. aan een bewijs van toelating voorschriften verbinden of zodanige voorschriften wijzigen of intrekken.

3. Artikel 3, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot:

a. de vorm, de inhoud en de verstrekking van de Rijnvaartverklaring en van het bewijs van toelating;

b. de voorschriften waaraan moet zijn voldaan en de gegevens die worden verstrekt bij een aanvraag om afgifte of intrekking van de Rijnvaartverklaring en het bewijs van toelating;

c. de wijze waarop een aanvraag om afgifte of intrekking van een Rijnvaartverklaring en een bewijs van toelating wordt ingediend;

d. de controleerbaarheid van de Rijnvaartverklaring, van het bewijs van toelating en van het geëigend document.

HOOFDSTUK 3. REGELS AAN BOORD

§ 1. Certificaat van onderzoek

Artikel 6

Hoofdstuk 3, paragraaf 1, van de wet is van toepassing op een schip dat zich op de Rijn, inbegrepen de Lek en de Waal, bevindt, voor zover deze toepassing verenigbaar is met bij of krachtens de Herziane Rijnvaartakte gegeven regels.

Artikel 7

Voor de volgende categorieën van binnenschepen is een certificaat van onderzoek vereist:

- a. binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
- b. binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m³ bedraagt, met uitzondering van pleziervaartuigen ingericht om in beginsel door middel van zeilen te worden voortbewogen;
- c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij deze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig;
- d. passagiersschepen;
- e. veerponten die zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- f. veerboten;
- g. drijvende werktuigen;
- h. binnenschepen die gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vervoeren;
- i. binnenschepen die krachtens het Binnenvaartpolitiereglement of het Rijnvaartpolitiereglement 1995 zijn toegelaten tot het ligplaats nemen langs zijde van een binnenschip als bedoeld in onderdeel h; of
- j. samenstellen van hecht aan elkaar verbonden schepen met een gezamenlijke afmeting als bedoeld in onderdeel a of b.

Artikel 8

Het certificaat van onderzoek is niet vereist voor:

- a. binnenschepen voorzien van een geldig certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 22 van de Herziane Rijnvaartakte:
 - 1^o. met inachtneming van artikel 10 van dit besluit; en
 - 2^o. mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat certificaat is verleend;
- b. zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend;
- c. binnenschepen voorzien van een ander geldig document dan in onderdeel a bedoeld, dat door de bevoegde autoriteiten in het buitenland ten bewijze van de deugdelijkheid van het binnenschip is afgegeven en voor zover dat ter uitvoering van bindende besluiten van organen van de Europese Unie dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties dan wel door Onze Minister is erkend in bij regeling van Onze Minister vast te stellen gevallen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan dat document is verleend;
- d. binnenschepen die uitsluitend door spierkracht worden voortbewogen;
- e. drijvende werktuigen die zich in een grind- of zandgat bevinden;

- f. binnenschepen die in aanbouw zijn of waarmee een proefvaart wordt ondernomen;
- g. binnenschepen met permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen.

Artikel 9

Een communautair certificaat voor binnenschepen overeenkomstig richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L 389) wordt gelijkgesteld met een certificaat van onderzoek.

Artikel 10

1. Voor binnenschepen waarop aanvullende regels als bedoeld in artikel 3.1.2, tweede lid, van de wet, van toepassing zijn en die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek verstrekt Onze Minister op aanvraag van de eigenaar van het binnenschip een communautair aanvullend certificaat van onderzoek overeenkomstig richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L389).
2. Onze Minister verstrekt op aanvraag voor zeeschepen ten behoeve van de vaart op de binnenwateren een communautair aanvullend certificaat van onderzoek.
3. Op het communautair aanvullende certificaat van onderzoek is hoofdstuk 3, paragraaf 1, van de wet en is het bepaalde in deze paragraaf van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11

1. Onze Minister kan een voorlopig certificaat van onderzoek afgeven voor binnenschepen, behorende tot de categorieën, bedoeld in artikel 7, hetzij vooruitlopend op de afgifte van het certificaat van onderzoek, hetzij in het geval dat de schepen een zodanige schade hebben geleden dat de staat, waarin zij verkeren, niet meer met het in het certificaat van onderzoek gestelde overeenstemt, mits de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.
2. Het voorlopige certificaat van onderzoek kan voorschriften bevatten, die door Onze Minister in het belang van de veiligheid van het binnenschip of de opvarenden nodig worden geacht. De eigenaar draagt zorg voor de naleving van deze voorschriften.

Artikel 12

1. Bij regeling van Onze Minister wordt vastgesteld:
 - a. het model voor het certificaat van onderzoek en voor het voorlopige certificaat van onderzoek;
 - b. de procedure waarbij de natuurlijke personen of rechtspersonen als bedoeld in artikel 3.1.8 van de wet worden aangewezen.
2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels vastgesteld met betrekking tot:

- a. de afgifte van de certificaten van onderzoek;
- b. het onderzoek, bedoeld in artikel 3.1.8, van de wet;
- c. de afgifte van de verklaring, bedoeld in artikel 7, onderdeel c.

§ 2. *Bemannig*

Artikel 13

1. De categorieën schepen, bedoeld in artikel 3.3.1, eerste lid, van de wet, zijn:
 - a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
 - b. sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij deze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig;
 - c. passagiersschepen;
 - d. veerponten;
 - e. veerboten;
 - f. drijvende werktuigen;
 - g. binnenschepen die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn toegelaten;
 - h. schepen die krachtens het binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement zijn toegelaten tot het ligplaats nemen langs zijde van een schip als bedoeld in onderdeel g; of
 - i. samenstellen van hecht aan elkaar verbonden schepen met een gezamenlijke afmeting als bedoeld in onderdeel a.
2. Tot de in het eerste lid genoemde categorieën behoren niet:
 - a. pleziervaartuigen;
 - b. bunkerstations;
 - c. zeeschepen die uitsluitend worden gebruikt voor het vangen van vis op zee als bedoeld in de Visserijwet 1963;
 - d. zeeschepen, niet zijnde een sleepboot:
 - 1°. die gebruik dienen te maken van een loods en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, en 11, van de Scheepvaartverkeerswet;
 - 2°. die van de loodsplicht zijn vrijgesteld op grond van artikel 10, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet of waarvoor ontheffing is verleend op grond van artikel 10, derde lid, van die wet, en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°; of
 - 3°. die zich bevinden in de haven van Scheveningen;
 - e. zeeschepen die voldoen aan bij regeling van Onze Minister overeenkomstig bindende besluiten van organen van de Europese Unie dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties gestelde regels.

§ 3. *Vaarbewijs*

Artikel 14

1. Voor de vaart op rivieren, kanalen en meren is de gezagvoerder voorzien van een groot, beperkt groot, dan wel klein vaarbewijs, voor rivieren, kanalen en meren.
2. Voor de vaart op de overige binnenwateren is de gezagvoerder voorzien van een groot, beperkt groot, dan wel klein vaarbewijs, voor alle binnenwateren.
3. Voor de toepassing van het eerste lid worden onder rivieren, kanalen en meren verstaan de binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de

Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer, het IJmeer en het Markermeer met uitzondering van de Gouzee.

Artikel 15

1. Een groot vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
 - a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
 - b. passagiersschepen;
 - c. veerponten welke:
 - 1°. zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, of
 - 2°. een snelheid van 30 kilometer per uur of meer ten opzichte van het water kunnen bereiken;
 - d. veerboten, of
 - e. sleepboten, duwboten of sleepduwboten.
2. Een groot vaarbewijs is geldig voor het voeren van schepen waarvoor een beperkt groot vaarbewijs of een klein vaarbewijs vereist is.
3. Een groot vaarbewijs is niet vereist voor schepen die behoren tot andere dan de in het eerste lid, onderdelen b tot en met e, genoemde categorieën en een lengte hebben van ten minste 20 meter en minder dan 40 meter, en waarvan de gezagvoerder op grond van het bepaalde in artikel 16 in het bezit is van een geldig beperkt groot vaarbewijs.

Artikel 16

1. Een beperkt groot vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
 - a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter en minder dan 40 meter, met uitzondering van:
 - 1°. pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 25 meter, en
 - 2°. schepen die behoren tot de in artikel 15, eerste lid, onderdelen b, c, d en e, genoemde categorieën, of
 - b. sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van ten minste 25 meter en minder dan 40 meter die blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig.
2. Een beperkt groot vaarbewijs is geldig voor het voeren van een schip waarvoor een klein vaarbewijs vereist is.

Artikel 17

Een klein vaarbewijs is vereist voor het voeren van:

- a. schepen met een lengte van ten minste 15 en minder dan 20 meter dat niet behoort tot de in artikel 15, eerste lid, onderdelen b, c, en d, bedoelde categorieën;
- b. een pleziervaartuig met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter;
- c. een sleepboot, duwboot of sleepduwboot met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter die blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig, of
- d. een schip met een lengte van minder dan 15 meter dat door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur ten opzichte van het water kan bereiken, en niet behoort tot de in artikel 15, eerste lid, onderdelen b, c, d en e, genoemde schepen.

Artikel 18

1. Geen verplichting tot bezit van een vaarbewijs geldt ten aanzien van het voeren van:

- a. schepen die uitsluitend door spierkracht worden voortbewogen;
- b. drijvende werktuigen die zich bevinden in een grind- of zandgat;
- c. bunkerstations.

2. Geen verplichting tot het bezit van een vaarbewijs geldt voor de gezagvoerder die in het bezit is van een bij regeling van Onze Minister aangewezen krachtens de Herziene Rijnvaartakte afgegeven geldig gelijkwaardig vaarbewijs of van een geldig gelijkwaardig vaarbewijs als bedoeld in artikel 3.4.1, derde lid, van de wet.

3. Geen verplichting tot het bezit van een vaarbewijs geldt voor de gezagvoerder van een zeeschip:

- a. indien zich een persoon aan boord bevindt die in het bezit is van een geldig groot vaarbewijs, van een bij regeling van Onze Minister aangewezen krachtens de Herziene Rijnvaartakte afgegeven daaraan gelijkwaardig geldig vaarbewijs of van een daaraan gelijkwaardig geldig vaarbewijs als bedoeld in artikel 3.4.1, derde lid, van de wet; of

- b. indien het zeeschepen betreft, niet zijnde een sleepboot:

- 1°. die gebruik dienen te maken van een loods en zich bevindt op de scheepvaartwegen, bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, en 11, van de Scheepvaartverkeerswet;

- 2°. die van de loodsplicht zijn vrijgesteld op grond van artikel 10, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet of waarvoor ontheffing is verleend op grond van artikel 10, derde lid, van die wet, en zich bevinden op de scheepvaartwegen, bedoeld onder 1°; of

- 3°. die zich bevinden in de haven van Scheveningen.

4. Geen verplichting tot het bezit van een vaarbewijs geldt voor de gezagvoerder van een schip dat behoort tot een door Onze Minister aangewezen categorie binnenschepen, indien:

- a. de gezagvoerder is voorzien van een door Onze Minister aangewezen bewijs van bekwaamheid dat is erkend ingevolge artikel 3.4.8, eerste of tweede lid van de wet, en

- b. de gezagvoerder of een ander lid van de dekbemanning is voorzien van een door Onze Minister aangewezen aanvullend bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart, dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit in het buitenland.

Artikel 19

Bij regeling van Onze Minister worden vorm en inhoud van de vaarbewijzen vastgesteld.

Artikel 20

1. Bij de aanvraag tot afgifte van een vaarbewijs als bedoeld in artikel 3.4.2, eerste lid, van de wet worden overgelegd:

- a. de geneeskundige verklaring, niet ouder dan dertien weken, of een eigen verklaring op grond van artikel 27, eerste lid;
- b. het getuigschrift dat betrekking heeft op het examen voor het verlangde vaarbewijs onderscheidenlijk een bewijs van bekwaamheid voor de binnenvaart dat door Onze Minister is erkend;
- c. een gewaarmerkt afschrift van gegevens uit de basisadministratie persoonsgegevens of enig ander bewijsstuk betreffende naam en geboortedatum van de aanvrager;
- d. twee goedgeijkende pasfoto's van de aanvrager, aan de achterkant voorzien van zijn naam, voorletters en geboortedatum;
- e. een bewijs van betaling van het bedrag dat verschuldigd is voor de behandeling van de aanvraag.

2. Onverminderd het eerste lid toont de aanvrager bij de aanvraag tot afgifte van een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs op bij regeling van Onze Minister te bepalen wijze aan dat hij een vaartijd heeft doorlopen van drie jaren respectievelijk vier jaren.

3. Een jaar vaartijd als bedoeld in het tweede lid bestaat uit 180 effectieve vaardagen. Binnen een periode van 365 opeenvolgende dagen kunnen maximaal 180 dagen als vaartijd worden meegerekend.

4. In het geval van ongeldigverklaring van het vaarbewijs mag bij een nieuwe aanvraag tot afgifte geen gebruik worden gemaakt van een eerder overgelegd getuigschrift of erkend bewijs van vaarbekwaamheid.

5. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gegeven omtrent de toelating van de aanvrager tot het onderzoek en de wijze van onderzoek als bedoeld in artikel 3.4.2, tweede lid, onder b, van de wet.

Artikel 21

In plaats van een document als bedoeld in artikel 20, eerste lid, onderdeel b, kan worden overgelegd:

- a. een ten minste gelijkwaardig geldig vaarbewijs, of
- b. een ten minste gelijkwaardig vaarbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren uitsluitend door het verstrijken van de geldigheidsduur.

Artikel 22

1. Een groot vaarbewijs en een beperkt groot vaarbewijs, afgegeven voor de 50-jarige leeftijd van de houder, zijn geldig tot de dag waarop hij de leeftijd van 50 jaar en dertien weken bereikt.

2. Een groot vaarbewijs en een beperkt groot vaarbewijs, afgegeven aan de houder na het bereiken van de leeftijd van 50 jaar en dertien weken, zijn geldig tot de dag waarop de houder de leeftijd van 65 jaar en dertien weken bereikt, mits zij samen met de geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 3.4.4 van de wet, worden getoond.

3. Een groot vaarbewijs en een beperkt groot vaarbewijs zijn na de dag waarop de houder de leeftijd van 65 jaar en dertien weken heeft bereikt slechts geldig, indien zij samen met de geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 3.4.4 van de wet, worden getoond.

4. Een klein vaarbewijs, afgegeven voor de 65-jarige leeftijd van de houder, is geldig tot de dag waarop de houder de leeftijd van 70-jaar heeft bereikt.

5. Een klein vaarbewijs, afgegeven nadat de houder de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, is vijf jaar geldig.

Artikel 23

1. Het vaarbewijs wordt binnen twee weken na ongeldigverklaring als bedoeld in artikel 3.4.6 van de wet bij Onze Minister ingeleverd.

2. Onze Minister kan degene wiens vaarbewijs ongeldig is verklaard geheel of gedeeltelijk ontheffing van het examen verlenen.

3. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld met betrekking tot het in dit artikel bepaalde.

Artikel 24

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld omtrent de verstrekking van gegevens betreffende afgegeven en ongeldige vaarbewijzen, bedoeld in artikel 3.4.11, van de wet. Die regels betreffen:

- a. de gegevens die verstrekt worden;
- b. de aanwijzing van degenen die namens Onze Minister gegevens verstrekken;
- c. de wijze waarop de gegevens verstrekt worden; en
- d. de wijze waarop de houder van het ongeldige vaarbewijs in kennis wordt gesteld van de verstrekking van zijn gegevens.

§ 4. Geneeskundig onderzoek

Artikel 25

1. Het geneeskundig onderzoek ter afgifte van de geneeskundige verklaringen, bedoeld in de artikelen 3.3.2 en 3.4.4 van de wet, heeft betrekking op de lichamelijke en geestelijke toestand van de aanvrager in het algemeen en in het bijzonder op:

- a. de gezichtsscherpte en het kleuronderscheidingsvermogen;
- b. de gehoorscherppte;
- c. de toestand van het hart, de longen en de bloeddruk;
- d. het functioneren van armen en benen;
- e. de neurologische en psychische gesteldheid; en

- f. overige afwijkingen die het veilig varen nadelig kunnen beïnvloeden.
2. Het geneeskundig onderzoek en de afgifte van de geneeskundige verklaring geschieden met inachtneming van de bij regeling van Onze Minister vast te stellen regels.

Artikel 26

1. Het geneeskundig onderzoek ten behoeve van de verkrijging van het vaarbewijs blijft achterwege, indien uit een eigen verklaring van de aanvrager blijkt, dat hij lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip en indien hij:
 - a. een klein vaarbewijs wenst te verkrijgen; of
 - b. niet langer dan dertien weken tevoren een overeenkomstig geneeskundig onderzoek met gunstig gevolg heeft ondergaan.
2. De eigen verklaring heeft betrekking op de onderwerpen, bedoeld in artikel 25, eerste lid.
3. De aanvrager, bedoeld in het eerste lid, onder b, legt bescheiden over ten bewijze van het feit dat hij voldoet aan de aldaar gestelde vereisten.
4. De eigen verklaring mag niet ouder zijn dan zesentwintig weken.
5. Indien de eigen verklaring op enige afwijking wijst kan, een deskundige, bedoeld in artikel 3.4.4, eerste lid, van de wet, een geneeskundige verklaring afgeven, indien hij van oordeel is dat de afwijking het veilig varen niet nadelig zal beïnvloeden.
6. Het opmaken en het beoordelen van de eigen verklaring geschiedt met inachtneming van de bij regeling van Onze Minister vast te stellen regels.

Artikel 27

1. Het geneeskundig onderzoek ten behoeve van de verkrijging van het vaarbewijs blijft achterwege indien de aanvrager van een groot of beperkt groot vaarbewijs reeds een groot of beperkt groot vaarbewijs bezit en de 50-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt en niet is gebleken dat hij sinds de afgifte van dat vaarbewijs medisch ongeschikt is geworden.
2. De houder van het beperkt groot vaarbewijs of van het groot vaarbewijs toont zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid opnieuw aan bij Onze Minister door het overleggen van een geneeskundige verklaring, bedoeld in artikel 3.4.4, van de wet, die niet ouder dan dertien weken is:
 - a. iedere vijf jaren vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar tot de leeftijd van 65 jaar;
 - b. ieder jaar vanaf het bereiken van de leeftijd van 65 jaar.

Artikel 28

1. Een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 3.3.2 van de wet, afgegeven vóór de 65-jarige leeftijd van een bemanningslid, is geldig tot dertien weken na de dag waarop hij de 65-jarige leeftijd bereikt.
2. Een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 3.3.2 van de wet afgegeven nadat een bemanningslid de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, is geldig gedurende een jaar.
3. Een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 3.3.2 van de wet is niet vereist voor de gezagvoerder die in het bezit is van een groot patent als bedoeld in

het Reglement Rijnpatenten 1998 of een krachtens artikel 5.01 van het Reglement Rijnpatenten 1998 geldig Rijnschipperspatent.

Artikel 29

1. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld omtrent de aanwijzing van instellingen of personen die het geneeskundig onderzoek verrichten alsmede over de procedure die instellingen of personen bij het geneeskundig onderzoek volgen.

2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld omtrent het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om het binnenschip te voeren als bedoeld in artikel 3.4.5, derde lid, onder a, van de wet. Deze regels betreffen:

- a. de toelating van de aanvrager tot het onderzoek;
- b. de wijze van onderzoek; en
- c. de vaartijd.

HOOFDSTUK 4. SCHEEPSNUMMER EN GEGEVENSVERSTREKKING

Artikel 30

1. Onze Minister houdt de afgifte van scheepsnummers, bedoeld in artikel 4.1.1, eerste lid, van de wet, bij in een register.

2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld omtrent:

- a. de plaats en wijze waarop het scheepsnummer op het binnenschip wordt aangebracht;
- b. de te registreren gegevens;
- c. de wijze waarop een wijziging van de geregistreerde gegevens wordt ingediend;
- d. de bescherming van de geregistreerde gegevens;
- e. de wijze waarop de geregistreerde personen kennis kunnen nemen en verbetering kunnen laten aanbrengen van de over hen en hun binnenschepen opgenomen gegevens.

Artikel 31

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld betreffende de middelen waarmee de gegevens ten behoeve van het toezicht op de naleving van de voorschriften betreffende de vaartijden, de rusttijden en de bemanningssterkte worden geregistreerd.

Artikel 32

Bij regeling van Onze Minister kunnen in het belang van de statistiek regels worden gesteld omtrent de verstrekking van gegevens betreffende het vervoer.

Artikel 33

1. Onze Minister wijst de bevoegde autoriteit aan onderscheidenlijk de bevoegde autoriteiten, bedoeld in de reglementen ter uitvoering van de Herziene Rijnvaartakte.

2. De bevoegde autoriteit, bedoeld in het eerste lid, is verantwoordelijk voor verwerking van de persoonsgegevens als bedoeld in artikel 4.2.3, vierde lid, van de wet.

3. De bevoegde autoriteit, bedoeld in de bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte gegeven regels, is verantwoordelijk voor verwerking van de persoonsgegevens als bedoeld in artikel 4.2.3, vierde lid, van de wet.

HOOFDSTUK 5. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 34

Een geldige geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, geldt als een geneeskundige verklaring als bedoeld in artikel 3.3.2 van de Binnenvaartwet.

Artikel 35

Een geldige eigen verklaring als bedoeld in artikel 7 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart, geldt als een eigen verklaring als bedoeld in artikel 26 van dit besluit.

Artikel 36

Een geldig groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Binnenschepenwet, geldt als een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 15 van dit besluit.

Artikel 37

Een geldig klein vaarbewijs als bedoeld in artikel 16, tweede lid, van de Binnenschepenwet, geldt als een klein vaarbewijs als bedoeld in artikel 17 van dit besluit.

Artikel 38

Een geldige Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart, geldt als een Rijnvaartverklaring als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van dit besluit.

Artikel 39

Een geldig bewijs van toelating als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart, geldt als een bewijs van toelating als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel b, van dit besluit.

Artikel 40

Een geldig geëigend document als bedoeld in artikel 7, onderdeel b, van de Wet vervoer binnenvaart, geldt als een geëigend document als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel c, van dit besluit.

HOOFDSTUK 6. WIJZIGING VAN AMvB's

Artikel 41

Het Besluit luchtkussenvoertuigen Wet geluidhinder wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2, eerste lid, onderdeel a, sub 2, wordt "Binnenschepenwet (*Stb.* 1981, 678)" vervangen door: Binnenvaartwet.

2. Artikel 2, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. schepen als bedoeld in artikel 8, onder f, van het Binnenvaartbesluit waarvoor op grond van artikel 11 van dat besluit een voorlopig certificaat is afgegeven.

Artikel 42

In artikel 20, tweede lid, Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet wordt "Binnenschepenwet" vervangen door: Binnenvaartwet

Artikel 43

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.1:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. bemanningslid: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.1.1, eerste lid, van de Binnenvaartwet;

2. Onderdeel c komt te luiden:

c. rusttijd: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 23.06 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995;

3. Er wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:

d. Exploitatiewijze A1, exploitatiewijze A2 en exploitatiewijze B: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 23.05 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

B

In artikel 5.2:1 wordt "verricht op schepen als bedoeld in artikel 4, onderdelen a, b, d, e, f en g, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart" vervangen door: verricht op schepen als bedoeld in artikel 13, tweede lid, onderdelen a, b en c.

C

In artikel 5.3:1, eerste lid, wordt "Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart" vervangen door: Binnenvaartwet.

D

Artikel 5.4:1 komt te luiden:

Rusttijdenregistratie

1. De rusttijden van een bemanningslid worden geregistreerd overeenkomstig het bepaalde krachtens artikel 31 van het Binnenvaartbesluit.
2. Het eerste lid is niet van toepassing aan boord van veerboten en veerponten.

E

In artikel 5.5:2 wordt "wordt rekening gehouden" vervangen door: houdt de gezagvoerder rekening.

F

Artikel 5.5:3, eerste lid, komt te luiden:

1. De werkgever en de gezagvoerende schipper organiseren de arbeid zodanig, dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A1, een ononderbroken rusttijd heeft van ten minste 8 uren in een aaneengesloten tijdruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van ten minste 8 uren.

G

Artikel 5.5:4, eerste lid, komt te luiden:

1. De werkgever en de gezagvoerende schipper organiseren de arbeid zodanig, dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A2, een rusttijd heeft van ten minste 8 uren, waarvan ten minste 6 uren ononderbroken in een aaneengesloten tijdruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van ten minste 6 uren.

H

Artikel 5.5:5 komt te luiden:

Artikel 5.5:5

De werkgever en de gezagvoerende schipper organiseren de arbeid zodanig, dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze B, een rusttijd heeft van ten minste 24 uren, waarvan ten minste tweemaal 6 uren ononderbroken, in een

aaneengesloten tijdruimte van 48 uren, te rekenen vanaf het begin van een rusttijd van ten minste 6 uren.

I

In artikel 6.6:1 wordt “havensleepboot als bedoeld in artikel 1, onder i, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, gedurende de tijd waarin deze havensleepboot in havensleepdienst dienst doet.” vervangen door: sleepboot als bedoeld in artikel 1 van het Binnenvaartbesluit, gedurende de tijd waarin deze sleepboot in havensleepdienst dienst doet.

J

Artikel 8:3a komt te luiden:

Artikel 8:3a

Het niet naleven van de artikelen 5.5:2, 5.5:3, eerste lid, 5.5:4, eerste lid, 5.5:5, 5.5:6, vierde lid en 5.5:7 levert een beboetbaar feit op.

Artikel 44

Het Arbeidstijdenbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 5.1:2 wordt “in artikel 1, onderdeel b, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart” vervangen door: in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet.

B

In artikel 5.26:1 wordt “in artikel 1, onderdeel d, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart” vervangen door: in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet.

C

In artikel 5.26:2 wordt “in artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart” vervangen door “in artikel 13, tweede lid, van het Binnenvaartbesluit” en wordt “in artikel 1, onderdeel b, van die wet” vervangen door: in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet.

Artikel 45

In artikel 11, vierde lid, van het Besluit inzamelen afvalstoffen wordt “de vergunning, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart” vervangen door: het bewijs van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, van de Binnenvaartwet.

Artikel 46

In paragraaf 3.2, onderdeel 3.2.8, onder b, van de bijlage bij het Besluit jachthavens wordt “artikel 4, eerste lid, onder g, van het Binnenschepenbesluit” vervangen door: artikel 3 van richtlijn nr. 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L389).

Artikel 47

Het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1, onder j, wordt “artikel 16, tweede lid, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 17 van het Binnenvaartbesluit, en wordt “artikel 17, eerste lid, onderdelen e, f, g of h, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 3.4.8, eerste en tweede lid, van de Binnenvaartwet en artikel 18, tweede, derde en vierde lid, van het Binnenvaartbesluit.

2. In artikel 1, onder k, wordt “artikel 16, eerste lid, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 15 van het Binnenvaartbesluit, en wordt “artikel 17, eerste lid, onderdelen e, f, g of h, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 3.4.8, eerste en tweede lid, van de Binnenvaartwet en artikel 18, tweede, derde en vierde lid, van het Binnenvaartbesluit.

3. In artikel 6, onder a, wordt “artikel 16, tweede lid, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 17 van het Binnenvaartbesluit.

4. In artikel 6, onder c, wordt “artikel 17, eerste lid, onderdelen a of d, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 18, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit.

5. In artikel 7, onder a, wordt “artikel 17, eerste lid, onderdelen a, b of d van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 18, eerste lid, onderdeel b, van het Binnenvaartbesluit.

Artikel 48

De bijlage bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie reglement wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1.01, onderdeel D, onder 9^o, wordt “artikel 16, eerste, tweede en vierde lid van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 12, tweede, derde, vierde en vijfde lid, Binnenschepenbesluit, en wordt “artikel 17, eerste lid, onder g, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 3.4.8, eerste en tweede lid, van de Binnenvaartwet.

2. In artikel 1.10, eerste lid, onder h, wordt “artikel 3 van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 3.1.3, eerste lid, van de Binnenvaartwet, en wordt “artikel 4 van die wet” vervangen door: artikel 8, van het Binnenvaartbesluit.

3. In artikel 9.06, vijfde lid, wordt “artikel 3, eerste en tweede lid, van de Binnenschepenwet” vervangen door: artikel 3.1.1, tweed lid, van de Binnenvaartwet, en wordt “artikel 4, eerste lid, onder a of c, van die wet” vervangen door: artikel 8, onderdelen a en c, van die wet.

Artikel 49

In afdeling B van de Bijlage bij het Transactiebesluit 1994 wordt “Binnenschepenwet (BSW)” vervangen door “Binnenvaartwet” en wordt “Nummers W 420 – W 482: Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (WVBB), het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (BVBB), Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), Rijnvaartpolitierglement 1995 (RPR), Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATBvv)” vervangen door: Nummers W 420 – W 482: Binnenvaartwet, Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), Rijnvaartpolitierglement 1995 (RPR), Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATBvv)

HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

Artikel 50

Dit besluit wordt aangehaald als: Binnenvaartbesluit.

Artikel 51

Dit besluit, de Binnenvaartwet en de Invoeringswet Binnenvaartwet treden in werking met ingang van 30 december 2008.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

§ 1. Inleiding

Het Binnenvaartbesluit geeft uitwerking aan de Binnenvaartwet en regelt ten behoeve van de binnenvaart de toegang tot de markt van het bedrijfsmatig vervoer per binnenschip, de technische eisen voor binnenschepen, de bemanningsvoorschriften, de vaarbewijsplicht, de scheepsnummering en de verstrekking van statistische gegevens. Dit besluit komt in de plaats van het Besluit vervoer binnenvaart, het Binnenschepenbesluit, het Besluit vaarbewijzen en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, die door de Invoeringswet Binnenvaartwet worden ingetrokken. Evenals de Binnenvaartwet is het Binnenvaartbesluit overwegend een hercodificatie van bestaande regelgeving. Op een aantal punten zijn evenwel nieuwe beleidskeuzes gemaakt. Dit betreft met name de reikwijdte van de wettelijke voorschriften, de opzet van het vaarbewijssystem en de procedure voor het aantonen van medische geschiktheid vanaf vijftigjarige leeftijd. Bij de indeling van het Binnenvaartbesluit is de indeling van de Binnenvaartwet aangehouden. De nieuwe structuur van de binnenvaartwetgeving betekent dat veel van de bestaande regelgeving op het niveau van ministeriële regeling zal worden uitgewerkt. Die voorschriften lenen zich gezien de mate van gedetailleerdheid voor regeling op dat niveau.

§ 2. Toegang tot de markt

Om te kunnen worden toegelaten tot de markt van het bedrijfsmatig vervoer per binnenschip blijft net als in de ingetrokken Wet vervoer binnenvaart het bezit van een Rijnvaartverklaring, een bewijs van toelating of een geëigend document vereist. Nieuw is dat de criteria voor de toepasselijkheid van deze eisen nu dezelfde zijn als die worden gehanteerd bij de regels en voorschriften ten aanzien van het certificaat van onderzoek en de bemanning. Deze criteria zijn ontleend aan artikel 1.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995 en zijn eveneens gelijk aan artikel 2, eerste lid, van richtlijn 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L389) (hierna: richtlijn nr. 2006/87/EG).

§ 3. Regels aan boord

§ 3.1 Certificaat van onderzoek

Een belangrijk verschil met hoofdstuk II van de voormalige Binnenschepenwet is dat het bedrijfsmatige karakter van het vervoer is komen te vervallen als criterium voor het voorschrijven van een certificaat van onderzoek. Uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en rechtsgelijkheid is niet goed verdedigbaar waarom de wijze van exploitatie van een schip tot verschillen zou moeten leiden ten aanzien van de vaarbewijs- en certificaatplicht bij schepen van gelijke afmetingen. Bepalend voor de vraag of voor een schip een certificaat van onderzoek wordt

voorgeschreven zijn de lengte van ten minste 20 meter of het product van lengte, breedte en diepgang van ten minste 100 m³ of het behoren tot een bijzondere categorie zoals verder aangegeven in artikel 7, onder c tot en met j, van het onderhavige besluit. Voor uitzonderingen hierop wordt verwezen naar artikel 3.1.7 van de Binnenvaartwet en de bijbehorende toelichting. Anders dan onder de vorige richtlijn voor technische eisen (richtlijn nr. 82/714/EEG van de Raad (PbEG L 301) is de nieuwe richtlijn technische eisen (richtlijn nr. 2006/87/EG) ook van toepassing op pleziervaartuigen en drijvende werktuigen. Richtlijn nr. 2006/87/EG kent voor die categorieën van vaartuigen die niet onder de oude richtlijn vielen een overgangstermijn tot 2018 om aan de technische eisen te voldoen. Deze overgangstermijn zal derhalve ook in het kader van de Binnenvaartwet van toepassing zijn; dit wordt in de Binnenvaartregeling geregeld.

§ 3.2 Bemanning

Ten opzichte van artikel 4 van de voormalige Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn in artikel 13 de volgende wijzigingen aangebracht:

- de vlotten als categorie worden niet meer genoemd omdat deze in de binnenvaart niet meer voorkomen;
- schepen bestemd tot het redden van drenkelingen worden niet meer als uitzondering opgenomen. In de praktijk is het niet meer noodzakelijk gebleken om voor deze categorie een uitzondering te maken;
- de uitzondering voor schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter of een laadvermogen van minder dan 15 ton is vervangen door dezelfde criteria als die gelden ten aanzien van het certificaat van onderzoek, te weten ten minste 20 meter lengte of een product van lengte, breedte en diepgang van ten minste 100 m³; hetzelfde geldt met betrekking tot het criterium bedrijfsmatig vervoer van twaalf of minder personen buiten de bemanningsleden op schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter.

Een en ander vloeit voort uit de keuze voor harmonisering met het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn 1995. Het criterium «bedrijfsmatig», dat artikel 4 van de voormalige Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart hanteerde voor het vervoer van goederen vervalt ook hier. Het criterium «bedrijfsmatig» bij het vervoer van personen wordt nog wel gehanteerd in de begripsomschrijvingen van passagiersschip, veerpont en veerboot om tot een duidelijke afbakening met de pleziervaart te komen.

§ 3.3 Vaarbewijs

De Binnenvaartwet bepaalt in artikel 3.4.1 dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de categorieën van schepen worden bepaald waarvoor voor het voeren daarvan aan de gezagvoerder een geldig vaarbewijs is afgegeven. Tevens bepaalt dat artikel dat bij algemene maatregel van bestuur de verschillende soorten vaarbewijzen worden vastgesteld.

Er zijn drie soorten vaarbewijzen te onderscheiden namelijk, het groot vaarbewijs, het beperkt groot vaarbewijs en het klein vaarbewijs. In de artikelen 15, 16 en 17

wordt voorgeschreven welke vaarbewijzen voor welke categorie schepen verplicht zijn.

De drie soorten vaarbewijzen zijn ingegeven door de harmonisatie met het Reglement Rijnpatenten 1998. Evenals in dat reglement het geval is ten aanzien van het groot patent, is het groot vaarbewijs geldig voor alle in de artikelen 15, 16 en 17 bedoelde categorieën van schepen. Het voorbeeld van het Reglement Rijnpatenten 1998 wordt verder gevolgd in artikel 16 en 17 waarin de categorieën van schepen worden opgesomd waarvoor een beperkt groot vaarbewijs dan wel een klein vaarbewijs is vereist.

Anders dan in de Binnenschepenwet is het lengtecriterium een belangrijker rol gaan spelen bij de vaststelling van de vaarbewijsplicht ten koste van het in de Binnenschepenwet veelvuldig gehanteerde criterium "bedrijfsmatig gebruik". De lengte bepaalt derhalve in eerste instantie de vaarbewijsplicht. Naar verwachting zal daardoor de handhaafbaarheid van de vaarbewijsplicht verbeteren. Uit het oogpunt van harmonisatie met het Reglement Rijnpatenten 1998 is toepassing van het lengtecriterium wenselijk. Het onderscheid tussen recreatieve vaart en bedrijfsmatig personenvervoer - naast het criterium van de maximale snelheid - is alleen nog van belang bij een scheepslengte van minder dan 25 meter. Bij schepen langer dan 25 meter wordt dus geen onderscheid meer gemaakt naar de wijze van exploitatie, noch naar de snelheid van het schip. Iedereen moet voor het varen met een schip boven die lengte een vaarbewijs hebben, waarvoor - evenals op de Rijn - tevens praktijkervaring noodzakelijk is. Met deze aanscherpingen van de regelgeving voor de grote recreatief gebruikte schepen wordt de harmonisatie met het Reglement Rijnpatenten 1998 sterk bevorderd en daarmee de veiligheid van de vaart vergroot. Kenmerkende verschillen die blijven bestaan tussen het Reglement Rijnpatenten 1998 en dit Binnenvaartbesluit betreffen met name de regels en voorschriften ten aanzien van veerboten en veerponten en van snelle schepen. Deze verschillen blijven in stand omdat deze categorieën blijkens artikel 1.03, vijfde lid, van het Reglement Rijnpatenten 1998 het Reglement door het nationale recht van de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) worden geregeld. De belangrijkste wijziging voor de bedrijfsmatige vaart ten opzichte van de Binnenschepenwet zijn de voorschriften ten aanzien van sleep- en duwboten. Op grond van het Reglement Rijnpatenten 1998 moet de schipper van een sleep- of duwboot in het bezit zijn van een groot rijnpatent, terwijl in de Binnenschepenwet een klein vaarbewijs volstond indien het gesleepte of geduwde schip korter is dan 20 meter. Op grond van de Binnenvaartwet is voor het voeren van de schepen, inclusief de categorie sleepduwboot, het bezit van een groot vaarbewijs vereist, tenzij ze blijkens een verklaring uitsluitend als pleziervaarttuig worden gebruikt dan kan afhankelijk van de lengte ook worden volstaan met een beperkt groot vaarbewijs of een klein vaarbewijs. Voor het voeren van veerboten, veerponten welke zijn bestemd of worden gebruikt voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers buiten de bemanningsleden en veerponten die ten opzichte van het water een hogere snelheid halen dan 30 km/uur geldt dat een groot vaarbewijs is vereist. Wel zal evenals dit ook onder de Binnenschepenwet het geval was, gebruik kunnen worden gemaakt van vrijstellingen. De vrijstellingen op de vaarbewijsplicht op grond van de Binnenschepenwet, zoals bijvoorbeeld voor niet-vrijvarende veerponten en voor de zeilende passagiersvaart, zullen ook onder de wet gaan gelden en zullen worden opgenomen in de Binnenvaartregeling.

Samenvattend is de belangrijkste wijziging ten aanzien van de Binnenschepenwet dat voortaan ook de gezagvoerders van niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen in het bezit moeten zijn van een groot vaarbewijs, indien het schip 40 meter of langer is, en in het bezit van een beperkt groot vaarbewijs, indien het schip langer is dan 25 meter en korter dan 40 meter.

Het verkrijgen van een beperkt groot vaarbewijs gaat onder dezelfde voorwaarden als het verkrijgen van een groot vaarbewijs met dit verschil dat er niet vier jaar vaartijd, maar drie jaar vaartijd is vereist.

De introductie van het beperkt groot vaarbewijs betekent voor de bedrijfsmatige vaart een verlichting van de vaarbewijzeisen zoals gesteld in de Binnenschepenwet. Schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt en een lengte tussen de 20 en 40 meter hebben, vallen in de Binnenschepenwet onder de groot vaarbewijsplicht, maar kunnen nu ook varen met een beperkt groot vaarbewijs waar dus een jaar minder vaartijd voor nodig is.

De introductie van het beperkt groot vaarbewijs voor de pleziervaart gaat gepaard met een overgangsregime inhoudende dat iedereen die voor inwerkingtreding van de wet voer met een schip waarvoor kon worden volstaan met een klein vaarbewijs en waarvoor nu een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs vereist is, na de inwerkingtreding van de wet vrijgesteld zal zijn van de eis tot het bezitten van een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs. Deze vrijstelling, waarvoor artikel 3.4.7, eerste lid, van de wet de grondslag biedt, zal in de Binnenvaartregeling worden uitgewerkt. In grote lijnen komt het erop neer dat iedereen die kan aantonen dat hij voor de datum van inwerkingtreding van de Binnenvaartwet in het bezit was van een schip waarvoor nu een beperkt groot vaarbewijs is voorgeschreven en waar hij tot de inwerkingtreding van de wet met een klein vaarbewijs mee mocht varen (en waarmee de persoon in kwestie ook aantoonbaar vaarervaring heeft) vrijgesteld is van de plicht tot het bezit van een beperkt groot vaarbewijs bij het uitoefenen van niet-bedrijfsmatige vaart met schepen uit deze doelgroep. Hetzelfde geldt voor personen in het bezit van nader te bepalen opleidingen, bijvoorbeeld het diploma MBL B3 van scouting Nederland. Het bovenstaande geldt ook voor personen die voor de datum van inwerkingtreding van de Binnenvaartwet in het bezit waren van een schip waarvoor nu een groot vaarbewijs is voorgeschreven en waarmee ze tot de inwerkingtreding van de wet met een klein vaarbewijs konden volstaan.

De periode waarbinnen men moet kunnen aantonen in aanmerking te komen voor de overgangsregeling zal worden begrensd tot 1 jaar. Hoe moet worden aangetoond dat men onder de overgangsregeling valt, zal eveneens in de regeling worden vastgesteld.

Daarnaast zal er in de regeling ook een vrijstelling worden opgenomen voor de pleziervaart die pas na inwerkingtreding van de wet een schip voeren dat onder de plicht van het beperkt groot vaarbewijs of groot vaarbewijs valt. Daarbij wordt gedacht aan een vrijstellingsregeling met betrekking tot het examen waarbij onderdelen van het vakkenpakket kunnen komen te vervallen. Bijvoorbeeld het examenvak laden en lossen; een vak dat voor de pleziervaart niet relevant is. Welke onderdelen van het examen voor het vaarbewijs daarvoor precies in aanmerking zullen komen, zal nader worden vastgesteld. Na afleggen van een examen komt men in het bezit van een attest dat recht geeft op een vrijstelling.

Uitgaande van het lengtecriterium betekenen de voorschriften in de artikelen 15, 16 en 17 voor de vaarbewijsplicht het volgende:

Schepen korter dan 15 meter:

Voor schepen korter dan 15 meter is geen vaarbewijs vereist, tenzij:

- het schip is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden. Dan is er namelijk een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 15);
- het schip door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur ten opzichte van het water kan bereiken. Dan is er ofwel klein vaarbewijs ofwel een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 17 in samenhang met artikel 15);
- het schip niet behoort tot de volgende categorieën:
 1. het schip is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
 2. het een veerpont is;
 3. het een veerboot is, of
 4. het een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot is die niet blijkt uit een verklaring van Onze Minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig.

Indien het schip wel tot een of meer van deze categorieën behoort is een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 15).

Schepen met een lengte van 15 meter tot 20 meter:

Voor schepen met een lengte van 15 meter tot 20 meter is een klein vaarbewijs vereist, tenzij:

- het schip is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- het een veerpont is;
- het een veerboot is, of
- het een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot is die niet blijkt uit een verklaring van Onze Minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig.

Doet een of meer van de uitzonderingen zich voor, dan is een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 15).

Schepen met een lengte van 20 meter tot 40 meter

Voor schepen die geen pleziervaartuig zijn met een lengte van 20 meter tot 40 meter is een beperkt groot vaarbewijs vereist, tenzij:

- het schip is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- het een veerpont is;
- het een veerboot is, of
- het een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot is die niet blijkt uit een verklaring van Onze Minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig.

Doet een of meer van de uitzonderingen zich voor dan is een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 15).

Schepen met een lengte van meer dan 20 meter

Voor schepen met lengte van meer dan 20 meter is een groot vaarbewijs vereist, indien:

- het schip langer dan 40 meter is.

- het schip korter dan 40 meter is en behoort tot de volgende categorieën:
 1. Het schip is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
 2. het een veerpont is;
 3. het een veerboot is, of
 4. het een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot is die niet blijkt een verklaring van Onze Minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig.

Doet een of meer van deze uitzonderingen zich voor dan is een beperkt groot vaarbewijs vereist (zie artikel 16)

Pleziervaartuigen met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter

Voor pleziervaartuigen met een lengte van 15 meter tot 25 meter is een klein vaarbewijs vereist (zie artikel 17).

Pleziervaartuigen met een lengte van 25 meter tot 40 meter

Voor pleziervaartuigen met een lengte van ten minste 25 meter en minder dan 40 meter is een beperkt groot vaarbewijs vereist (zie artikel 16).

Pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 40 meter

Voor pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 40 meter is een groot vaarbewijs vereist (zie artikel 15).

Schematisch ziet dat er als volgt uit:

		LENGTE SCHIP (ALLEEN VAREND OF DUWEND/SLEPEND)					
			15	20	25	40	
passagiersschip, veerboot.							
veerpont > 12 passagiers of $v \leq 30$ km/u							
Sleepboot, duwboot, sleep-duwboot, niet zijnde een pleziervaartuig							
pleziervaartuig	$v \leq 20$ km/u						
	$v > 20$ km/u						
overige schepen	$v \leq 20$ km/u						
	$v > 20$ km/u						

Groot vaarbewijs
Beperkt Groot Vaarbewijs
Klein Vaarbewijs

Nb: Deze tabel geeft de uitgangspunten van de vaarbewijsplicht weer. Specifieke vaarbevoegdheidsbewijzen die op basis van een vrijstellingsregeling worden afgegeven (bijv. zeilbewijs, schipper rondvaartboot) zijn niet aan dit overzicht toegevoegd. Ook zijn overige vrijstellingen (bijv. voor niet-vrijvarende veerponten) niet aan dit overzicht toegevoegd, deze worden in de Binnenvaartregeling geregeld.

De belangrijkste wijziging voor de recreatieve vaart ten opzichte van de voormalige Binnenscheperwet is derhalve het voorschrift, dat voortaan ook de gezagvoerders van niet-bedrijfsmatig gebruikte schepen in het bezit moeten zijn van een groot vaarbewijs, indien het schip 40 meter of langer is, en in het bezit van een beperkt groot vaarbewijs, indien het schip ten minste 25 meter lang is en korter is dan 40 meter. Voor schepen kleiner dan 25 meter, maar 15 meter of langer, volstaat voor de pleziervaart een klein vaarbewijs.

Nieuw is verder dat de houder van een het groot vaarbewijs niet op zijn 55^e en 60^e een nieuw vaarbewijs hoeft aan te vragen maar slechts opnieuw zijn medische geschiktheid moet aantonen door middel van de afgegeven medische verklaring, zie ook par. 4.1 van dit besluit. Wanneer de houder van het vaarbewijs de medische verklaring niet kan overleggen, is hij niet bevoegd te varen. Dit geldt ook voor de houders van het beperkt groot vaarbewijs.

Ten slotte is ook de verplichting uit de huidige Binnenschepenwet om een eigen verklaring over te leggen bij de aanvraag van een groot vaarbewijs als je reeds een (ander type) groot vaarbewijs bezit niet in dit besluit overgenomen. Immers het bezitten van een groot vaarbewijs of beperkt groot vaarbewijs veronderstelt het voldoen aan de medische eisen (die voor de groot vaarbewijzen en het beperkt groot vaarbewijs dezelfde zijn).

3. Scheepsregistratie en gegevensverstrekking

Het onderhavige besluit bevat de grondslagen voor de nadere regeling met betrekking tot scheepsnummering, registratie van schepen en personen en gegevensverstrekking. Deze nadere regels zullen worden neergelegd in de Binnenvaartregeling en zullen niet ingrijpend veranderen.

4. Effecten van dit besluit

§ 4.1 Administratieve lasten voor burgers

De gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers zijn vrijwel hetzelfde als beschreven in de memorie van toelichting bij de binnenvaartwet. (Kamerstukken II, 30 523, nr 3). Het wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal); zij heeft het wetsvoorstel niet geselecteerd voor een zogenaamde Actal-toets. Dit besluit brengt echter voor burgers nog drie lastenverlichtingen mee die niet in de memorie van toelichting bij de Binnenvaartwet staan beschreven.

In de eerste plaats is de houder van een groot vaarbewijs is niet langer verplicht om op zijn 55e en 60^e een nieuw groot vaarbewijs aan te vragen. Op grond van de Binnenschepenwet is het verplicht om vanaf het vijftigste levensjaar elke vijf jaar een medische keuring te ondergaan en een nieuw vaarbewijs aan te vragen. Deze laatste eis vervalt voor de leeftijdscategorieën 55 en 60. Wel blijft de plicht van herkeuring voor 55- en 60-jarigen bestaan. Een bewijs van deze herkeuring moet kunnen worden getoond bij het vaarbewijs. Jaarlijks worden er ongeveer 1600 groot vaarbewijzen afgegeven in verband met leeftijd; de helft daarvan (800) heeft betrekking op 55- en 60 jarigen. Voor de burger levert dit de volgende administratieve lastenbesparing op. De besparing in tijd komt neer op ongeveer 800 maal 3 uur en 50 minuten (de tijd die gemoeid is met het aanvragen van een groot vaarbewijs). De kosten voor de aanvraag van een groot vaarbewijs zijn de portokosten, dus € 0,44. In totaal gaat het dus om een administratieve lastenreductie van 3066 uur en € 352,-. Na het 65^e levensjaar moet op grond van de Binnenschepenwet jaarlijks een herkeuring plaatsvinden en moet het groot vaarbewijs worden vernieuwd. Ook hiervoor geldt dat in dit besluit de keuringsplicht wordt overgenomen, maar dat het niet meer nodig is om jaarlijks een nieuw groot vaarbewijs aan te schaffen. Dit sluit aan bij de huidige situatie voor de Rijnpatenten op de Aktewateren. Er zijn 471 houders van een groot vaarbewijs met een leeftijd hoger dan 65 jaar. Voor de burger levert dit in totaal een administratieve lastenverlichting op van 1805 uur en € 207,24 portokosten. Voor de houder van een beperkt groot vaarbewijs zal dit zelfde regime gelden. Aangezien het beperkt groot

vaarbewijs voorheen niet bestond, heeft dit als zodanig geen effect op de administratieve lasten van de toekomstig houders van een beperkt groot vaarbewijs.

In de tweede plaats wordt de verplichting uit de huidige Binnenschepenwet om een eigen verklaring over te leggen bij de aanvraag van een groot vaarbewijs als men reeds een (ander type) groot vaarbewijs bezit niet in dit besluit overgenomen. Immers het bezitten van een groot vaarbewijs veronderstelt dat men aan de medische eisen (die voor de groot vaarbewijzen dezelfde zijn) voldoet. Het is echter niet mogelijk om hiervan aan te geven in welke mate dit een lastenreductie teweeg brengt aangezien niet apart geregistreerd wordt of degene die een groot vaarbewijs aanvraagt reeds een ander type groot vaarbewijs bezit. Er is echter reden aan te nemen dat het hier niet gaat om een kwantitatief grote lastenverlichting aangezien er volgens de laatste cijfers ca. 33.000 groot vaarbewijshouders zijn. Van die ca. 33.000 groot vaarbewijshouders zijn er 30.000 die het groot vaarbewijs Alle binnenwateren bezitten en zijn er een kleine 3000 die het groot vaarbewijs Rivieren, kanalen en meren bezitten. Omdat er niet apart wordt geregistreerd kunnen hier dus mensen tussen zitten die houder zijn van zowel Alle Binnenwateren als Rivieren, Kanalen en Meren. Theoretisch gesproken kunnen dit dus maximaal 3000 mensen betreffen.

In de derde plaats heeft de Eerste Kamer tijdens de behandeling van de Binnenvaartwet aandacht gevraagd voor de mogelijkheid tot verdere deregulering en administratieve lastenvermindering met betrekking tot de verlenging c.q. geldigheidsduur van de kleine vaarbewijzen voor de pleziervaart. Gevraagd is om de geldigheidsduur van de vaarbewijzen niet op 65 jaar te stellen, maar net, als bij de rijbewijzen, op 70 jaar met een verlengingsmogelijkheid van telkens vijf jaar in plaats van de huidige drie jaar. Overeenkomstig mijn beantwoording van de Eerste Kamer (Kamerstukken I, 2006/2007, 30523, C) heb ik de Stichting Vamex om advies verzocht. Zij heeft mij geadviseerd om de leeftijd voor het klein vaarbewijs naar 70 jaar te verhogen en de vervangingsduur op 5 jaar te zetten; de aldus te bewerkstelligen versoepeling van de voorschriften zal volgens het advies niet tot een verhoging van het veiligheidsrisico leiden. De administratieve lasten worden door deze aanpassing verlaagd. Er van uitgaande dat men gemiddeld tot het 75^e levensjaar blijft varen, zal de gemiddelde 65-plusser in de huidige situatie gemiddeld 4 keer een aanvraag tot verlenging doen. Jaarlijks zijn er zo'n 4.500 aanvragen voor een verlenging. Die situatie betekent een administratieve last van 5.625 uur en € 10.980 aan kosten. Door de geldigheidsduur van de klein vaarbewijzen naar 70 te verhogen en de verlenging daarna op 5 jaar te stellen zal de gemiddelde 65-plusser gemiddeld één verlengingsaanvraag doen. Daardoor komen de administratieve lasten in de nieuwe situatie op 1.406 uur en € 2.745 aan kosten. Er wordt derhalve een administratieve lastenreductie van 4.219 uur en € 8.235 aan kosten bewerkstelligd.

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal); zij heeft het ontwerpbesluit niet geselecteerd voor een zogenaamde Actal-toets.

§ 4.2. Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn hetzelfde als beschreven in de memorie van toelichting bij de Binnenvaartwet (Kamerstukken 2006/07, 30 523, nr. 3) beschreven. Dit besluit heeft hierop geen aanvullende

effecten. Een ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan Actal; zij heeft dit besluit niet geselecteerd voor een zogenaamde Actal-toets.

§ 4.3 Uitkomsten bedrijfseffectentoets

De effecten voor het bedrijfsleven zijn dezelfde als de bedrijfseffecten van de Binnenvaartwet. Zie voor de beschrijving daarvan de memorie van toelichting bij de Binnenvaartwet (Kamerstukken II 2007/07, 30 523, nr. 3). Na voorleggen van de quick scan aan het Meldpunt voorgenomen regelgeving is een verdere bedrijfseffectentoets van dit besluit niet noodzakelijk gebleken.

§ 4.4 Uitkomsten milieutoets

De effecten voor het milieu zijn dezelfde als de milieueffecten van de Binnenvaartwet. Met deze algemene maatregel van bestuur worden eveneens geen nieuwe milieueffecten beoogd. Er zijn immers vrijwel geen inhoudelijke veranderingen ten opzichte van de bestaande wetgeving die deels door dit besluit wordt vervangen. Het is evenwel mogelijk dat het onderhavige besluit bijdraagt aan een toenemende productiviteit van de binnenvaart als gevolg van toenemende efficiëntie en marktwerking. Dan zouden een toenemend energieverbruik en een groeiende mobiliteit afgeleide effecten kunnen zijn. Daar is echter tegenover te stellen dat de binnenvaart een relatief milieuvriendelijke vervoermodaliteit is. Na voorleggen van de quick scan aan het Meldpunt voorgenomen regelgeving is een verdere milieutoets van dit besluit niet noodzakelijk gebleken.

§ 4.5 Uitkomsten Uitvoerings- & Handhavingstoets

Het ontwerpbesluit is op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid getoetst door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die bij de uitvoering ervan geen noemenswaardige gevolgen in financiële of personele zin verwacht.

Artikelsgewijze toelichting:

Artikel 1

Het begrip lengte is afkomstig uit de Binnenschepenwet en het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR 1995). Het begrip breedte is eveneens ontleend aan het ROSR 1995. De toevoeging “schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen” is niet overgenomen, omdat dit voor deze onderdelen vanzelf spreekt.

Het begrip openbaar vervoersdienst sluit niet aan bij de definitie van openbaar vervoer in de Wet personenvervoer 2000. In die wet is maatstaf voor «openbaar vervoer» de koppeling aan een dienstregeling. Van die koppeling is afgezien, omdat anders de op lokaal niveau opererende watertaxi's buiten het begrip veerpont zouden vallen. Dit fenomeen heeft een grote vlucht genomen, waarbij met passagiers aan boord gevaren wordt op drukke binnenwateren en derhalve risico's kunnen ontstaan. Daarom is het ongewenst dat de watertaxi's niet zouden behoeven te voldoen aan de eisen die met betrekking tot de bemanning, de vaarbewijzen en de certificaatplicht aan veerponten zijn gesteld.

Het begrip pleziervaartuig betreft de niet-bedrijfsmatige vaart en is afkomstig uit het Reglement Rijnpatenten 1998. Het begrip vervangt de in de Binnenschepenwet gebezigde omschrijving van niet-bedrijfsmatige vaart en het in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart niet nader gedefinieerde begrip niet-beroepsmatige vaart.

De begrippen sleepboot en duwboot, alsmede het in de praktijk veelvuldig gebruikte begrip sleepduwboot zijn ontleend aan het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Binnenschepenbesluit. Nieuw is de toevoeging dat het binnenschip niet is bestemd voor het zelfstandig vervoer van goederen. Hiermee wordt voorkomen dat begripsverwarring optreedt met binnenschepen die daarvoor wel zijn bestemd; in de praktijk zijn deze "vrachtschepen" soms voorzien van technische voorzieningen om andere schepen te duwen of te slepen. Nieuw is eveneens het schrappen van het criterium, dat een binnenschip als een sleepboot, duwboot of sleepduwboot moet worden beschouwd als het als zodanig is gebouwd. De motivering hiervoor is, dat het gebruik of de bestemming (welke blijkt uit het certificaat van onderzoek) van het binnenschip bepalend dient te zijn voor de daaraan te verbinden specifieke regels en voorschriften en niet de bouw, omdat hetzelfde schip ook voor een ander gebruik kan worden ingezet waarvoor andere eisen kunnen gelden en de bestemming van het schip kan veranderen, bijvoorbeeld van sleepboot naar pleziervaartuig. Deze overweging heeft overigens ook bij de begrippen passagiersschip, veerboot en veerpont geleid tot het schrappen van de bouw als begripscriterium.

De begrippen veerpont en veerboot zijn afgeleid van de onderling gering verschillende begrippen in de Binnenschepenwet en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. De belangrijkste verschillen met genoemde definities zijn de vervanging van het begrip veerdienst of bootdienst door openbaar vervoersdienst, alsmede het opheffen van het bestanddeel van de definitie bij de veerboten dat naast personen ook voertuigen met meer dan twee wielen vervoerd worden of kunnen worden vervoerd. Door het opheffen van deze beperking worden veerboten die alleen passagiers vervoeren onder één noemer gebracht met veerboten die naast passagiers tevens voertuigen vervoeren. Het begrip veerpont is afgeleid van het in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart gebruikte begrip, met dien verstande dat ook hier het in de definitie gebruikte begrip veerdienst is vervangen door openbaar vervoersdienst. Het verschil tussen een veerboot en een veerpont wordt in feite alleen bepaald door het aantal passagiers en het vaargebied. Kenmerkend verschil met passagiersschepen wordt aldus het gegeven dat de veerponten en veerboten een openbare vervoersdienst onderhouden. De gebruikte definities sluiten uiteraard niet uit, dat deze schepen tevens worden gebruikt voor het vervoer van voertuigen naast de passagiers.

Artikel 2

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, van de wet is het verboden om een schip te gebruiken voor bedrijfsmatig vervoer van goederen of personen als voor dat schip niet een document van toelating is afgegeven. De documenten van toelating worden in het eerste en tweede lid bepaald.

Het eerste en tweede lid van dit artikel luiden overeenkomstig artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte en artikel 9 van de Wet vervoer binnenvaart. Verder is de tekst redactioneel aangepast. Daaruit blijkt duidelijker dan voorheen dat bij vervoer tussen twee plaatsen gelegen aan de wateren die onder de Herziane Rijnvaartakte vallen (de zogenaamde aktewateren) altijd een Rijnvaartverklaring noodzakelijk is en dat in plaats daarvan ook een bewijs van toelating mag worden getoond, indien het vervoer geheel of gedeeltelijk buiten de Nederlandse aktewateren plaatsvindt. Uit het bovenstaande volgt tevens, dat zeeschepen die vervoer tussen twee plaatsen op de binnenwateren verrichten eveneens aan deze regels en voorschriften moeten voldoen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wet vervoer binnenvaart (Kamerstukken II 1988/89, 21 187, nr. 3, hoofdstuk 7).

Het derde lid is afgeleid van artikel 2 van het Besluit vervoer binnenvaart, waarin het bereik van de Wet vervoer binnenvaart is vastgelegd. Het derde lid is echter, anders dan voornoemd artikel 2, niet negatief, maar positief geformuleerd, dat wil zeggen dat slechts wordt aangegeven wanneer een schip wel onder de werking van het tweede lid valt. Niet onder de werking van het gehele artikel vallen, omdat zij wegens de aard van het gebruik geen bedrijfsmatig vervoer verrichten:

- pleziervaartuigen,
- drijvende werktuigen,
- in aanbouw zijnde schepen,
- schepen met permanente ligplaats,
- binnenschepen die zijn bestemd voor de openbare dienst (zie ook de toelichting op artikel 1.3.2 van de wet,

De in het derde lid genoemde grenswaarden vervangen de grenswaarden uit de Wet vervoer binnenvaart. In die wet is de ondergrens voor het bereik van die wet vastgelegd op een laadvermogen van twintig metrieke ton dan wel een waterverplaatsing van 10 m³, waarden die samenhangen met de verplichting tot teboekstelling van schepen. In de praktijk komt bedrijfsmatig vervoer met schepen van dergelijke afmetingen niet of nauwelijks meer voor. De nieuwe grenswaarden zijn dezelfde als die in dit besluit worden gehanteerd bij de regels en voorschriften ten aanzien van het certificaat van onderzoek. Deze grenswaarden zijn ontleend aan het ROSR 1995 (artikel 1.02) en aan richtlijn nr. 2006/87/EG en verdienen daarom uit het oogpunt van harmonisatie de voorkeur.

Artikel 3

Het eerste lid van dit artikel is nagenoeg gelijk aan artikel 5, eerste lid, van de Wet vervoer binnenvaart. Gelet echter op artikel 4, eerste lid, van de Herziane Rijnvaartakte en het daaruit voortvloeiende artikel 2.1, eerste lid, van de wet is de eis, dat het schip in Nederland krachtens artikel 193 of artikel 783 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek moet zijn gesteld, niet overgenomen. Daarnaast is de expliciete verwijzing naar de exploitant van een schip weggelaten omdat een exploitant al onder de definitie van het begrip "eigenaar" valt, zoals die in de wet is omschreven. De door de minister te stellen regels zullen in ieder geval zien op hetgeen in de artikelen 3, 4 en 5 van de bijlage bij Verordening EEG nr. 2919/85 is bepaald. Deze verordening stelt de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regiem dat door de Herziane Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren.

Het tweede lid is nagenoeg gelijk aan artikel 5, tweede lid, van de Wet vervoer binnenvaart. De term «onverwijld» is met het oog op de rechtszekerheid vervangen door een periode van twee weken.

Het derde lid is gelijk aan artikel 5, derde lid, van de Wet vervoer binnenvaart, maar kent wel een andere redactie. Dit lid kent zowel een gebonden bevoegdheid als een vrije bevoegdheid tot intrekken van de Rijnvaartverklaring. Als de houder niet voldoet aan de verplichting genoemd in het tweede lid *kan* de verklaring worden ingetrokken. Echter uit het tweede aanvullend protocol bij de Herziene Rijnvaartakte vloeit voort dat de Rijnvaartverklaring *moet* worden ingetrokken als niet meer aan de in het eerste lid bedoelde regels wordt voldaan.

Artikel 4

Dit artikel komt overeen met artikel 6 van de Wet vervoer binnenvaart en stelt regels met betrekking tot de situatie dat een schip niet in aanmerking komt voor een Rijnvaartverklaring.

Artikel 5

Dit artikel biedt de grondslag om regels te stellen betreffende de Rijnvaartverklaring en het Bewijs van toelating. Het artikel begrenst in de onderdelen a tot en met d de onderwerpen waarover regels kunnen worden gesteld. De regels komen qua strekking overeen met de regels in de ingetrokken Regeling Rijnvaartverklaring en bewijs van toelating.

Artikel 6

In dit artikel is bepaald dat de voorschriften van afdeling 1 van hoofdstuk 3 op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek slechts van toepassing zijn voor zover deze in overeenstemming zijn met de voorschriften gegeven op grond van de Herziene Rijnvaartakte aangezien op die rivieren primair het Rijnvaartregiem geldt. Paragraaf 1 van hoofdstuk 3 is afgeleid van het ROSR 1995 en hoofdstuk II van de Binnenschepenwet, en bevat regels en voorschriften met betrekking tot het certificaat van onderzoek.

Artikel 7

De in onderdeel a en b genoemde criteria betreffende de lengte van het schip of de inhoud stemmen overeen met die in artikel 1.02 van het ROSR 1995. Op grond van artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Binnenschepenwet is in beginsel de certificaatplicht van toepassing op schepen met een lengte van 15 meter of meer die niet zijn bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen. Dit onderdeel werd echter vooralsnog alleen van toepassing verklaard voor bunkerstations en Rijksvaartuigen. Zoals in het algemene deel van de toelichting is aangegeven, is uit het oogpunt van de veiligheid van de vaart en rechtsgelijkheid niet goed verdedigbaar waarom de wijze van exploitatie van een schip tot verschillen zou moeten leiden ten aanzien van de vaarbewijs- en certificaatplicht bij schepen van gelijke afmetingen. Om die reden wordt voor pleziervaartuigen eveneens de ondergrens van 20 meter aan te houden. Door het product 100 in onderdeel b wordt tevens voorkomen dat een belangrijke groep duwbakken met een lengte van minder

dan 20 meter niet certificaatplichtig zou zijn. In het ROSR 1995 geldt momenteel vanaf een lengte van 20 meter of een product van lengte, breedte en diepgang van 100 m³ de certificaatplicht voor pleziervaartuigen. Deze criteria zijn voor de Europese Commissie eveneens uitgangspunt in richtlijn nr. 2006/87/EG over dit onderwerp. In het onderhavige besluit wordt voorgesteld om voor zeiljachten niet het product 100 als grenswaarde te hanteren. De rechtvaardiging hiervoor zijn de specifieke kenmerken van de overwegend buiten de Akte wateren varende vloot van zeiljachten in Nederland. Deze schepen zouden namelijk door hun naar verhouding grote kiel bij een aanzienlijk geringere lengte dan de overige schepen snel onder de certificaatplicht vallen. Daarnaast wordt er bij de Europese Unie tevens op aangedrongen, zoals reeds bij de kamerbehandeling van de Binnenvaartwet vermeld, om voor de gehele pleziervaart alleen de lengtegrens van 20 meter toe te staan als toepassingscriterium voor de technische eisen en dus dat het in de richtlijn opgenomen toepassingscriterium van lengte x breedte x diepgang van 100 m³ niet van toepassing wordt op pleziervaartuigen. Op dit moment wordt hierover nog onderhandeld; uitsluitsel wordt voor de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet verwacht.

Ten opzichte van artikel 3 van de Binnenschepenwet betekent dit een geringe verhoging van de minimum afmetingen van het schip, waarboven een certificaat wordt voorgeschreven. Conform artikel 1.02 van het ROSR 1995 zijn drijvende werktuigen (onderdeel g) toegevoegd aan deze opsomming.

Evenals dit het geval is in de Binnenschepenwet en het ROSR 1995 vallen volgens onderdeel c ook de sleepboten, duwboten en de sleepduwboten onder de certificaatplicht. Dit onderdeel houdt tevens in, dat, indien deze boten uitsluitend als pleziervaartuig worden gebruikt, zij buiten de certificaatplicht vallen, mits zij niet vallen onder de werking van onderdeel a of b. Voorwaarde daarbij is het bezit van een verklaring van Onze Minister, dat het schip als zodanig wordt gebruikt.

Een belangrijk verschil met hoofdstuk II van de Binnenschepenwet is dat bedrijfsmatig vervoer als criterium voor het voorschrijven van een certificaat van onderzoek is komen te vervallen, indien het de algemene categorie van binnenschepen betreft als genoemd in de onderdelen a en b. Bepalend voor de vraag of voor een schip een certificaat van onderzoek wordt voorgeschreven zijn de lengte of het product uit onderdeel a of b of het behoren tot een bijzondere categorie zoals verder aangegeven in dit artikel. Voor uitzonderingen hierop wordt verwezen naar artikel 3.1.1 van de wet en de bijbehorende toelichting.

In plaats van de in artikel 3 van de Binnenschepenwet genoemde certificaatplicht voor schepen die bestemd of gebezigd zijn voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden wordt dit in het besluit uitgesplitst naar passagiersschepen, veerponten en veerboten (onderdelen d, e en f). Voor veerponten die bestemd of gebruikt worden voor het bedrijfsmatig vervoer van twaalf of minder personen, verandert de situatie niet; deze schepen zijn niet certificaatplichtig, mits zij natuurlijk niet vallen onder de werking van onderdeel a of b.

In onderdeel g, drijvende werktuigen, zijn de bunkerstations overeenkomstig artikel 1.1.1 van de wet mede begrepen. Dit is van belang, omdat dit aansluit bij de invoering van bijlage VIII van het Binnenschepenbesluit met ingang van 1 februari 2002. Daardoor wordt deze gehele categorie nu certificaatplichtig. Onder de Binnenschepenwet waren bunkerstations korter dan 15 meter niet-certificaatplichtig,

maar uit richtlijn nr. 2006/87/EG vloeit de certificaatplicht ook voor deze categorie voort.

In onderdeel h wordt bedoeld op binnenschepen die op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek moeten beschikken over het certificaat, bedoeld in 8.1.8 e.v. van het ADNR¹, of die op de overige Nederlandse binnenwateren moeten beschikken over het certificaat als bedoeld in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (ministeriële regeling ingevolge de Wet vervoer gevaarlijke stoffen). Genoemde regeling is op dit punt gelijklopend aan het ADNR; de verplichtingen op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek en de overige Nederlandse binnenwateren zijn derhalve gelijk.

Voor de schepen met een laadvermogen van minder dan 15 ton is dit een uitbreiding ten opzichte van de bepalingen in de Binnenschepenwet.

Onderdeel i ziet op schepen van toezichhoudende diensten, zoals vaarwegbeheerders, politiediensten, douane en dergelijke, teneinde controles te kunnen uitvoeren aan boord van schepen met gevaarlijke stoffen, die overeenkomstig artikel 3.14 van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 of van het Binnenvaartpolitiereglement van een seinvoering met één of meer blauwe kegels of één of meer blauwe lichten zijn voorzien. Nieuw is dat onderdeel i eveneens van toepassing zal zijn op schepen van andere toezichhoudende diensten.

Het komt voor dat een aantal kleinere schepen (pontons, bakjes en dergelijke) hecht aan elkaar worden verbonden om een groot drijfvlak te vormen waarop en waarmee bedrijfsmatig vervoer wordt gepleegd. Deze drijvende voorwerpen zouden, gezien hun aard en hun afmetingen, afzonderlijk noch gezamenlijk onder de werking van deze afdeling vallen. Gelet op het toenemende aantal samenstellen en de veiligheid van de vaart, worden deze samenstellen in onderdeel j onder de werking van deze afdeling gebracht. Voor een samenstel worden na een aantal proefvaarten de configuraties van toegelaten duwstellen vastgesteld en in het certificaat opgenomen. Daardoor wordt het aantal mogelijke configuraties dat mag worden voortgeduwd dus beperkt tot hetgeen in het certificaat is vastgelegd. Ter aanvulling daarop zal in nadere voorschriften nog een relatie worden gelegd tussen de lengte van een duwbak en de daarbij behorende voorschriften zodat ook duidelijk is wat geldt ten aanzien van de afzonderlijke onderdelen binnen een samenstel.

De bepaling uit artikel 3, tweede lid, van de Binnenschepenwet betreffende het voorschrijven van bepaalde technische eisen aan schepen kleiner dan 15 meter die een of meer slaappleaatsen bevatten, aan schepen voor het vervoeren van twaalf of minder personen of aan zogenaamde snelle motorboten, is tot op heden niet uitgevoerd. Uit het oogpunt van deregulering wordt er in dit besluit daarom van afgezien deze bepaling over te nemen.

Artikel 8

Dit artikel komt overeen met artikel 4 van de Binnenschepenwet. In dit artikel is opgenomen waarvoor het certificaat van onderzoek niet is vereist. Aan de onderdelen a, b en c is toegevoegd «mits het voldoet aan de technische eisen op

¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure sur le Rhin (Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn).

grond waarvan dat document (die documenten) is (zijn) verleend». Hiermee wordt voorkomen dat de regelgeving ten aanzien van een schip dat op een ander water vaart dan waarvoor het document geldt niet handhaafbaar zou zijn, als het niet aan de bij het document gestelde eisen zou voldoen. In de praktijk is dat een lacune in de handhaving gebleken. In onderdeel a, onder 1^o, is veilig gesteld, dat een schip met een Rijnvaartcertificaat tevens zal beschikken over een aanvullend certificaat als bedoeld in artikel 10. Geschrapd is de uitzondering van schepen tot het redden van drenkelingen (artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van de Binnenschepenwet). In de praktijk is het niet meer noodzakelijk gebleken om voor deze categorie een uitzondering te maken. Niet overgenomen in dit artikel is de uitzondering van de schepen in beheer bij de Koninklijke Marine, alsmede andere schepen die in beheer zijn bij het Ministerie van Defensie alsmede schepen in gebruik bij enige bondgenootschappelijke krijgsmacht. Dit is niet nodig omdat artikel 1.3.2 van de wet, de wet reeds niet van toepassing verklaard op deze schepen.

Artikel 9

Dit artikel stemt overeen met het Binnenschepenbesluit waarin geregeld was dat een communautair certificaat voor binnenschepen als bedoeld in de richtlijn 82/714/EEG gelijk is aan een certificaat van onderzoek.

Artikel 10

Het eerste lid geeft de mogelijkheid om een schip dat is voorzien van een certificaat van onderzoek op grond van de Herziane Rijnvaartakte te voorzien van een aanvullend certificaat van onderzoek, indien voor de vaart op binnenwateren van de zones 2, 3 of 4 afwijkende, dat wil zeggen lichtere eisen gelden ten opzichte van de eisen die gelden voor de vaart op de internationale Rijn. Dit komt bijvoorbeeld voor bij schepen die binnen Nederland grotere samenstellen mogen voortbewegen dan uit het certificaat van onderzoek voor de Rijn blijkt.

De zeeschepen waarnaar het tweede lid verwijst varen op de binnenwateren vaak onder gunstiger omstandigheden dan op zee. Zij mogen een grotere diepgang hebben en ze mogen met een groter aantal passagiers varen. Zeegaande pontons bijvoorbeeld dienen op zee te worden gesleept, terwijl ze op de binnenwateren mogen worden geduwd. Deze extra mogelijkheden voor zeeschepen op de binnenwateren worden vastgelegd in een aanvullend certificaat van onderzoek.

Artikel 11

Dit artikel maakt het mogelijk een voorlopig certificaat af te geven. Een soortgelijke bepaling geldt voor de Rijn op grond van artikel 2.05 van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (Stb. 1996, 127).

Het voorlopig certificaat voorkomt onnodig oponthoud voor de gezagvoerder van een schip, waarvan het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden. De administratieve afhandeling leidende tot de afgifte van het certificaat kan enkele weken in beslag nemen. Hierdoor mag de gezagvoerder niet in zijn bedrijfsvoering worden geschaad, reden waarom al onder de Binnenschepenwet naar analogie van de regeling voor de Rijn, de mogelijkheid tot afgifte van een voorlopig certificaat is gecreëerd.

Een voorlopig certificaat kan eveneens worden afgegeven, indien een schip zodanige schade heeft geleden, dat de staat, waarin het verkeert, niet meer in overeenstemming is met het certificaat, mits de veiligheid van het schip en de opvarenden voldoende gewaarborgd is. In dat geval dient het certificaat de voorschriften te bevatten die daar door Onze Minister aan worden verbonden.

Artikel 12

Artikel 3.1.8 van de wet geeft de bevoegdheid om bij het onderzoek van schepen verklaringen van erkende classificatiebureaus in aanmerking te nemen. Artikel 10 van richtlijn nr. 2006/87/EG staat de inschakeling van classificatiebureaus toe. De richtlijn regelt voorts ook de criteria voor de erkenning van classificatiebureaus, de procedure voor de erkenning van classificatiebureaus en geeft een lijst van erkende classificatiebureaus. Een verklaring van een classificatie kan alleen van nut zijn indien het bureau het onderzoek heeft verricht aan de hand van de bij of krachtens de Binnenvaartwet geldende regelen.

Artikel 13

Bij het definiëren van de reikwijdte van deze paragraaf is aansluiting gezocht bij het ROSR 1995. Dit is uit het oogpunt van harmonisatie gewenst, omdat de nationale regeling met betrekking tot de vaartijden en bemanningssterkte inhoudelijk nauw samenhangt met hoofdstuk 23 van het ROSR 1995. In Nederland mogen sinds de laatste herziening van dat hoofdstuk 23 beide voornoemde regelingen worden toegepast op de Boven-Rijn, de Waal, het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn en de Lek, zolang de Duitse grens niet wordt gepasseerd.

Ten opzichte van artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zijn in dit artikel de volgende wijzigingen aangebracht:

- de vlotten als categorie worden niet meer genoemd; deze komen in de binnenvaart niet meer voor;
- schepen bestemd tot het redden van drenkelingen worden niet meer genoemd. In de praktijk is het niet meer noodzakelijk gebleken om voor deze categorie een uitzondering te maken;
- de uitzondering voor schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter of een laadvermogen van minder dan 15 ton wordt vervangen door het inzichtelijker criterium van ten minste 20 meter lengte; hetzelfde geldt met betrekking tot het criterium bedrijfsmatig vervoer van twaalf of minder personen buiten de bemanningsleden op schepen met een waterverplaatsing van minder dan 15 kubieke meter.

Een en ander vloeit voort uit de keuze voor harmonisering met het ROSR 1995. Het criterium «bedrijfsmatig», dat artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart hanteert voor het vervoer van goederen, komt daarmee te vervallen; dit is eveneens in overeenstemming met het ROSR 1995. Het criterium «bedrijfsmatig» bij het vervoer van personen wordt nog wel gehanteerd in de begripsomschrijvingen van passagiersschip, veerpont en veerboot om tot een duidelijke afbakening met de pleziervaart te komen.

Het niet gedefinieerde begrip zeevissersschepen uit artikel 4 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is vervangen door de omschrijving «zeeschepen die uitsluitend worden gebruikt voor het vangen van vis op zee als bedoeld in de Visserijwet 1963». Op deze vissersschepen is deze afdeling niet van toepassing, indien zij vis vangen slechts op zee en niet (ook) op de binnenwateren. Dit laatste is het geval bij onder meer de zogenaamde mosselkotters, die weliswaar als zeeschip geregistreerd staan, maar hun vangsten (ook) doen op de binnenwateren. Zij vallen dus wel onder de toepassing van deze afdeling.

Het tweede lid, onderdeel a, bepaalt dat de afdeling niet van toepassing is op pleziervaartuigen. Sleepboten, duwboten, sleepduwboten die met een verklaring van de Minister kunnen aantonen een pleziervaartuig te zijn vallen hier dus ook onder. In het tweede lid, onderdeel d, onder 1^o, is de uitzondering in artikel 4, onderdeel i, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart voor zeeschepen die zich bevinden op de scheepvaartweg van Rotterdam naar Gorinchem niet expliciet overgenomen, omdat ingevolge artikel 5 van het Loodsplichtbesluit 1995 de gezagvoerder van een zeeschip voor deze wateren is vrijgesteld van de loodsplicht.

Artikel 14

Het onderscheid tussen de in dit artikel benoemde zogenaamde ruime wateren en de overige binnenwateren valt niet samen met de zone-indeling van de binnenwateren bedoeld in artikel 1.2.2 van de wet. Het eerstgenoemde onderscheid berust voornamelijk op nautische gronden terwijl de zone-indeling van de binnenwateren mede gerelateerd is aan de bijbehorende technische eisen voor schepen. Het onderscheid ruime wateren en rivieren, kanalen en meren is gebaseerd op richtlijn 96/50/EG² betreffende de harmonisatie van voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen, terwijl de zone-indeling van de communautaire binnenwateren is gebaseerd op richtlijn nr. 2006/87/EEG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

Artikel 15

Dit artikel regelt de groot vaarbewijsplicht voor de in dit artikel opgesomde categorieën van schepen. Het eerste lid, onderdeel a, betreffende de lengtegrens van 20 meter, komt overeen met de grenswaarde opgenomen in de Binnenschepenwet, waar een groot vaarbewijs wordt voorgeschreven en vloeit voort uit richtlijn nr. 96/50/EG van de Raad (PbEG L235). In dit besluit wordt het aanvullende

² Richtlijn 96/50/EG van de Raad 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.

criterium uit de Binnenschepenwet betreffende het bedrijfsmatig gebruik van het schip niet overgenomen (zie daarvoor de toelichting bij de wet, paragraaf 4.3).

Naast schepen waarvoor de lengte als onderscheidend criterium geldt, zijn er ook enkele categorieën van schepen, genoemd in de onderdelen b tot en met e, waarvoor ongeacht hun lengte een groot vaarbewijs verplicht is.

Het eerste lid, onderdeel b, stemt overeen met de bepaling uit de Binnenschepenwet, die een groot vaarbewijs voorschrijft voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden.

Het eerste lid, onderdeel c en d, sluit aan bij de huidige praktijk, waarbij aan de gezagvoerders van de zogenaamde snelle veerponten, en op lokaal niveau aan die van watertaxi's, overeenkomstige eisen worden gesteld.

Het eerste lid, onderdeel e, is een aanscherping ten opzichte van het overeenkomstige voorschrift in de Binnenschepenwet. Uit het oogpunt van harmonisatie met het Reglement Rijnpatenten 1998 en de nationale regelingen in de ons omringende landen is ervoor gekozen om voor het voeren van een sleepboot, een duwboot en een sleepduwboot voortaan een groot vaarbewijs te verlangen, tenzij sprake is van uitsluitend gebruik van het schip als pleziervaartuig. In de praktijk overigens wordt voor het voeren van deze schepen in de niet-recreatieve sfeer in zeer overwegende mate al het groot vaarbewijs gebruikt. Een andere overweging is, dat in het geval dat een dergelijk schip een ander schip voortbeweegt, het totale lengtebeslag in de praktijk de grens van 20 meter in het algemeen ruim zal overtreffen. De eis van het in het bezit zijn van een groot vaarbewijs blijft gelden, ook als een dergelijk schip vrij vaart. Dit vloeit voort uit de wens tot harmonisatie met voornoemde regelingen en uit de wens tot een betere handhaafbaarheid van de wet te komen.

Artikel 16

Nieuw is dat de gezagvoerder van schepen met een lengte van minder dan 40 meter met een beperkt groot vaarbewijs kan volstaan. Aanvullende voorwaarde daarbij is dat deze schepen niet behoren tot de onderdelen c, d en e van het eerste lid van artikel 15, dat wil zeggen dat het niet betreft binnenschepen (in casu passagierschepen, veerboten, veerponten) met meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, snelle veerponten of sleepboten, duwboten en sleep-duwboten. Ten opzichte van de Binnenschepenwet betekent dit een verlichting voor het bedrijfsmatig vervoer van goederen met kleine schepen en ten opzichte van het niet-bedrijfsmatig vervoer een aanscherping van de eisen voor de grotere schepen. Het model voor deze indeling is het Reglement Rijnpatenten 1998, waarbij een overeenkomstig onderscheid geldt tussen het zogenoemde groot patent en het klein patent. Het verschil is dat in de Binnenvaartwet, mede naar aanleiding van vragen van de Tweede Kamer, is besloten om de grens van een beperkt groot vaarbewijs naar een groot vaarbewijs te stellen op 40 meter in plaats van 35 meter zoals genoemd in het Reglement Rijnpatenten 1998. De overwegingen daarbij zijn het behoud van de huidige mogelijkheden om met vrijwilligers in de sociaal culturele sector (o.m. scouting) met kleine schepen zoals spitsen te varen. Afwijking van de norm van de internationale rijnvaart is gezien de specifieke kenmerken van de nationale vaarwegen vanuit nautisch oogpunt verdedigbaar, en is tevens voor de kleine beroepsvaart aantrekkelijk. Met het oog op de instandhouding van de door

Nederland gewenste harmonisatie met het rijnregime is evenwel door Nederland in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een voorstel ingediend om ook daar de lengtegrens van 35 meter voor het zogenoemde kleine patent naar 40 meter te verhogen. Dit voorstel is echter niet overgenomen door de CCR. Desondanks heeft Nederland ruimte om deze lengtegrens hier wel door te voeren. In het buitenland echter geldt op de Rijn de lengtegrens van 35 meter.

Artikel 17

In onderdeel a is vastgelegd dat de gezagvoerder van elk schip met een lengte van ten minste 15 meter en kleiner dan 20 meter in het bezit moet zijn van ten minste een klein vaarbewijs. Dit voorschrift is onveranderd uit de Binnenschepenwet overgenomen. Dit laatste geldt eveneens voor de schepen die een lengte van minder dan 15 meter hebben een snelheid, ten opzichte van het water, van 20 kilometer per uur of meer bereiken.

Onderdeel b schrijft voor dat voor pleziervaartuigen kleiner dan 25 meter, maar langer dan 15 meter kan worden volstaan met een klein vaarbewijs.

De houder van een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs is eveneens gerechtigd voor de in dit artikel genoemde categorieën van schepen.

Artikel 18

Het eerste lid is afkomstig van artikel 17, eerste lid, onderdelen c en d, van de Binnenschepenwet. Onderdeel b van voornoemd artikellid, de binnenscheepen die bestemd zijn tot het redden van drenkelingen, is niet overgenomen. In de handhavingspraktijk is gebleken, dat, wegens het ontbreken van een definitie van dit soort schepen, soms een oneigenlijk beroep wordt gedaan op het voldoen aan deze uitzondering. Het niet overnemen ervan behoeft niet op bezwaar te stuiten, aangezien het reddingswezen uit professionele organisaties bestaat die zelf voor de benodigde opleidingen (ook voor het vaarbewijs) zorg dragen. Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 3.1.4 van de wet inzake reddingboten.

Onderdeel a van voornoemd artikellid van de Binnenschepenwet is opgenomen in artikel 1.5 van de wet. In de toelichting bij dat artikel is daaraan aandacht besteed.

Over het tweede lid kan het volgende worden opgemerkt. Behalve het groot patent dat in de plaats kan komen van het groot vaarbewijs, beperkt groot vaarbewijs en het klein vaarbewijs, kan ook hier het klein patent in de plaats komen van het beperkt groot vaarbewijs en het klein vaarbewijs, en kan het sportpatent het klein vaarbewijs vervangen.

Met het derde lid wordt voorkomen dat het regime met betrekking tot de vaarbewijzen ten aanzien van de gezagvoerder van een zeeschip afwijkt van hetzelfde regime dat hem wordt opgelegd in het kader van hoofdstuk 3, paragraaf 3 van de wet. Dat is namelijk het geval in de verhouding tussen artikel 17, eerste lid, aanhef en onderdeel e, van de Binnenschepenwet en de artikelen 4 en 5, eerste lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Dit geldt eveneens voor de uitzondering van de vaarbewijsplicht, indien het zeeschip vaart op de zogenaamde loodsplichtige wateren of zich in de Scheveningse haven bevindt (tweede lid, aanhef en onderdeel b), met dien verstande dat deze uitzondering, als zijnde van belang voor de

bemanning van het zeeschip, ook in artikel 3.4.1, derde lid, aanhef en onderdeel d, te vinden is. Verwezen wordt tevens naar de toelichting bij laatstgenoemd artikellid.

Artikel 19

In de regeling zal worden vastgesteld wat de vorm en inhoud van de vaarbewijzen zal zijn. Dit zal wat betreft de strekking overeenkomen met de in te trekken Regeling vaststelling model Groot vaarbewijs 2001 en de Regeling vaststelling klein vaarbewijs 2001.

Artikelen 20 en 21

Deze artikelen komen overeen met de artikelen 3, tweede lid, en 4 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart. De artikelen regelen de bescheiden die moeten worden overgelegd bij de aanvraag tot de afgifte van een vaarbewijs.

Artikel 22

Anders dan in artikel 23a van de Binnenschepenwet wordt in dit artikel vanuit het oogpunt van harmonisatie aangesloten bij artikel 4.01, eerste en derde lid, van het Reglement Rijnpatenten 1998. In tegenstelling tot de huidige regeling in de Binnenschepenwet hoeft de houder van een groot vaarbewijs niet op zijn 55e en 60^e een nieuw vaarbewijs aan te vragen, maar moet de houder opnieuw alleen nog zijn medische geschiktheid aantonen op grond van artikel 28, tweede lid, van dit besluit. Wanneer de houder deze geschiktheid niet aantoonbaar is het afgegeven vaarbewijs niet geldig. Wel blijft de verplichting om bij het bereiken van de leeftijd van 50 jaar en dertien weken een nieuw vaarbewijs aan te vragen. Bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd en 13 weken blijft het eveneens verplicht om een nieuw vaardocument aan te schaffen. Deze hoeft echter daarna niet meer jaarlijks te worden vervangen. Ook hier kan volstaan worden met een, in dit geval jaarlijkse, keuring. Zie ook § 4.1 van het algemeen deel van deze toelichting. Het bovenstaande geldt ook voor het beperkt groot vaarbewijs.

Artikelen 23

Dit artikel regelt in welke gevallen een vaarbewijs zijn geldigheid verliest. Hierbij is aangesloten bij het systeem van hoofdstuk 4 van het Reglement Rijnpatenten 1998 en bij de artikelen 123 en 124 van de Wegenverkeerswet. De artikelen 17, derde en vierde lid, en 25, derde en vierde lid, van de Binnenschepenwet geven terzake een onvolledige voorziening.

Artikel 24

In dit artikel wordt bepaald dat bij regeling uitvoering moet worden gegeven aan het bepaalde in artikel 3.4.11 van de wet. Het betreft de verstrekking van gegevens aangaande afgegeven en ongeldige vaarbewijzen. De gegevens kunnen worden verstrekt aan autoriteiten die betrokken zijn bij de uitvoering van de wet, autoriteiten die zijn belast met de handhaving van het bij of krachtens de wet gestelde of aan autoriteiten buiten Nederland belast met de afgifte van vaarbewijzen. De regeling zal specifiek regels stellen met betrekking tot de in de onderdelen a tot en met d opgesomde zaken.

Artikel 25

Dit artikel komt overeen met artikel 6 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart. De bijzondere eisen vermeld in het eerste lid vloeien voort uit richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996.

Artikel 26

Dit artikel komt sterk overeen met artikel 7 van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart. Het eerste lid is bondiger geformuleerd, maar heeft dezelfde reikwijdte behouden. De leden 3 tot en met 6 zijn ongewijzigd overgenomen.

Artikel 27

De verplichting uit de huidige Binnenschepenwet om een eigen verklaring over te leggen bij de aanvraag van een groot vaarbewijs als je reeds een (ander type) groot vaarbewijs bezit is in dit besluit niet overgenomen. Immers het bezitten van een groot vaarbewijs veronderstelt dat je aan de medische eisen (die voor de groot vaarbewijzen dezelfde zijn) voldoet. Daarom regelt dit artikel dat mensen die reeds een groot of beperkt groot vaarbewijs bezitten en de vijftigjarige leeftijd nog niet hebben bereikt, geen medisch onderzoek hoeven te ondergaan en geen eigen verklaring hoeven te overleggen. Zie ook § 4.1 van het algemeen deel van deze toelichting.

Artikel 28

Het eerste en tweede lid van dit artikel komen overeen met artikel 20 van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Het derde lid komt overeen met artikel 21 van dat besluit. De inhoud van dit artikel sluit aan bij hetgeen daarover is geregeld in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn en in richtlijn 96/50/EG van 23 juli 1996.

Artikel 30

Anders dan in de huidige Wet vervoer binnenvaart is de eigenaar niet meer verplicht om zijn schip te laten registreren in een door mij bijgehouden register. De eigenaar van een binnenschip hoeft zich nu maar eenmaal te laten registreren, namelijk bij het kadaster op grond van artikel 785, eerste lid, van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Met het kadaster is een overeenkomst gesloten dat zij mij de gegevens leveren van schepen die nieuw worden ingeschreven. De tot nu toe bestaande dubbele registratieplicht voor scheepseigenaren wordt hiermee afgeschaft.

Het instandhouden van een registratie voor de afgifte van scheepsnummers blijft nodig omdat conform artikel 2.18 ROSR 1995 per 1 april 2007 het uniek Europees scheepsidentificatienummer van kracht is. Dit uniek Europees scheepsnummer bestaat uit 8 Arabische cijfers. De Commissie van Deskundigen die het certificaat van onderzoek afgeeft voor een vaartuig, vult op dit certificaat het Europees scheepsnummer in. Dit nummer wordt, voor zover het vaartuig op het moment van de afgifte van het certificaat van onderzoek nog niet over een Europees scheepsnummer beschikt, door de bevoegde autoriteit van het land waarin zijn plaats van teboekstelling of zijn thuishaven is gelegen, toegekend. Officiële scheepsnummers die voor 1 april 2007 zijn toegekend, worden per 1 april 2007 door het cijfer "0" voorafgaande daaraan toe te voegen, omgezet in unieke Europese scheepsidentificatienummers. Voor Nederland zijn de nummers tussen 020 - 039 buiten het lopende nummer van vijf cijfers toegekend.

Niet alle schepen worden overigens bij het kadaster ingeschreven. Deze groep wordt echter ook zonder registratieplicht geregistreerd omdat het scheepsnummer een van de vereiste gegevens is voor het afgeven van een certificaat van onderzoek. Zodra iemand een certificaat van onderzoek aanvraagt zonder inschrijving in het kadaster wordt er bij de behandeling van deze aanvraag een scheepsnummer toegekend.

Artikel 31

Bij middelen ter controle van de naleving van de voorschriften betreffende de vaartijden, de rusttijden en de bemanningssterkte kan gedacht worden aan het dienstboekje, aan het vaartijdenboek of aan het scheepsjournaal.

Artikel 32

Dit artikel komt overeen met artikel 57 van de Wet vervoer binnenvaart. De hier genoemde informatieverplichting berust op richtlijn 80/119/EEG betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de binnenwateren (PbEG L339). Doel en nut van deze verplichting is door het registreren van statistische gegevens inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de vraag naar het vervoer. Mocht het immers in de toekomst weer nodig zijn om een sloopregeling vast te stellen, dan kan dat volgens de daarop betrekking hebbende Verordening (EG), nr. 718/1999 (PbEG L 90) alleen indien er sprake is van een crisissituatie in de binnenvaart, en om dat vast te stellen zijn in elk geval statistische gegevens nodig. Daarnaast zijn deze gegevens ook nodig als basis voor investeringen in de vaarweginfrastructuur. De regels die op grond van dit artikel gesteld worden, zullen wat betreft strekking overeenkomen met de huidige Regeling gegevensverstrekking binnenvaart.

Artikel 33

Dit artikel komt overeen met artikel 58b van de Wet vervoer binnenvaart. In de bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte gegeven regels wordt steeds de bevoegde autoriteit aangewezen. Deze bevoegde autoriteit is niet altijd de Minister van Verkeer en Waterstaat. Daarom kan voor zaken die voortvloeien uit bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte gegeven regels niet steeds de Minister van Verkeer en Waterstaat worden aangewezen als verantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens betreffende de gezondheid van de bemanning van schepen die

zich op de Aktewateren bevinden. In de regeling zullen derhalve de bevoegde autoriteiten worden aangewezen, zoals dat heden is geregeld in de Aanwijzing bevoegde autoriteiten CCR (Stcrt. 2005, 238)

Artikelen 34 tot en met 40

Deze artikelen regelen dat de documenten die zijn afgegeven onder de Binnenschepenwet, Wet vervoer binnenvaart en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart blijven gelden als waren zij afgegeven op grond van de Binnenvaartwet.

Artikelen 41 tot en met 49

Deze artikelen betreffen aanpassingen van verwijzingen in andere algemene maatregelen van bestuur naar de in te trekken Binnenschepenwet, Wet vervoer binnenvaart en Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

In artikel 43, onderdeel a, wordt verwezen naar het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Dat reglement is een bijlage bij de Binnenvaartregeling.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa