

104

Besluit van 18 april 2024 tot wijziging van het Binnenvaartbesluit ter implementatie van Richtlijn 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juli 2023, nr. IENW/BSK-2023/166882, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Richtlijn 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad en de artikelen 23, derde lid, 25, eerste, tweede en derde lid, 26, eerste lid, 26a, derde lid, 28, vijfde en zesde lid, 29, derde lid, 30, derde lid, 34, 35, 35a, derde lid, 35b en 35c, eerste lid, van de Binnenvaartwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 20 september 2023, nr. W17.23.00164/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 april 2024, nr. IENW/BSK-2024/94998, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Binnenvaartbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van paragraaf 3 van hoofdstuk 3 komt te luiden:

§ 3. Vaarbewijzen, kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen

B

Artikel 13 vervalt.

C

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid wordt «groot vaarbewijs» vervangen door «kwalificatiecertificaat schipper».
2. In het eerste lid wordt, onder verlettering van onderdelen b tot en met e tot c tot en met f, een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. schepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang in meters ten minste 100 m³ bedraagt;
3. Onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel f (nieuw) door een puntkomma worden in het eerste lid na onderdeel f (nieuw), twee nieuwe onderdelen toegevoegd, luidende:
 - g. binnenschepen die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zijn toegelaten;
 - h. drijvende werktuigen.
4. In het tweede lid wordt «Een groot vaarbewijs» vervangen door «Een kwalificatiecertificaat schipper» en vervalt «een beperkt groot vaarbewijs of»
5. Het derde lid komt te luiden:
 3. Het eerste lid, onderdeel a, is niet van toepassing op pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 25 meter.
6. Het vierde lid komt te luiden:
 4. Het eerste lid, onderdeel f, is niet van toepassing op sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van minder dan 25 meter indien deze uitsluitend als pleziervaartuigen worden gebruikt.

D

Artikel 15 vervalt.

E

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. In het eerste lid (nieuw), onderdeel a, wordt «artikel 14, eerste lid, onderdelen b, c, en d,» vervangen door «artikel 14, eerste lid, onderdelen b, c, d, f, g, en h,»
3. Het eerste lid (nieuw), onderdeel c, komt te luiden:
 - c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter indien deze uitsluitend als pleziervaartuigen worden gebruikt;
4. In het eerste lid (nieuw), onderdeel d, wordt «artikel 14, eerste lid, onderdelen b, c, d, en e,» vervangen door «artikel 14, eerste lid, onderdelen b tot en met h,»
5. Na het eerste lid (nieuw) worden drie leden toegevoegd, luidende:
 2. Voor de vaart op rivieren, kanalen en meren met een vaartuig waarvoor een klein vaarbewijs vereist is, is de schipper in het bezit van een klein vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren.

3. Voor de vaart op de overige binnenwateren met een vaartuig waarvoor een klein vaarbewijs vereist is, is de schipper in het bezit van een klein vaarbewijs voor alle binnenwateren.

4. Voor de toepassing van het tweede lid worden onder rivieren, kanalen en meren verstaan alle binnenwateren met uitzondering van de wateren geclassificeerd als wateren van maritieme aard die zijn aangegeven bij regeling van Onze Minister zoals bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de wet.

F

Artikel 17 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Geen verplichting tot het bezit van een vaarbewijs geldt voor de gezagvoerder die in het bezit is van een op grond van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven geldig gelijkwaardig vaarbevoegdheidsbewijs of van een overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Unie geldig als gelijkwaardig aangemerkt vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. Geen verplichting tot het bezit van een vaarbewijs geldt voor de gezagvoerder van een zeeschip indien zich een schipper aan boord bevindt die in het bezit is van een geldig kwalificatiecertificaat schipper en geldige verplichte specifieke vergunningen, van een op grond van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn afgegeven geldig gelijkwaardig vaarbevoegdheidsbewijs of van een overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Unie geldig als gelijkwaardig aangemerkt vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet.

G

Artikel 18, eerste lid, komt te luiden:

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld houdende vrijstelling van de plicht tot het hebben van een vaarbewijs, kwalificatiecertificaat en een specifieke vergunning, indien naar het oordeel van Onze Minister de veilige vaart voldoende gewaarborgd is en wat betreft de plicht tot het hebben van een kwalificatiecertificaat of een specifieke vergunning uitsluitend voor de bemanning van schepen op binnenwateren die niet in verbinding staan met een binnenwater van een andere lidstaat van de Europese Unie.

H

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over de vaarbewijzen, kwalificatiecertificaten en specifieke vergunningen die onder andere betrekking hebben op de vorm, inhoud en geldigheidsduur.

I

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt na «vaarbewijs» ingevoegd «of kwalificatiecertificaat».

2. In het eerste lid, onder a, wordt «dertien weken» vervangen door «drie maanden» en vervalt «, of een eigen verklaring als bedoeld in artikel 26, eerste lid».

3. In het eerste lid, onder b, wordt na «verlangde vaarbewijs» ingevoegd «of kwalificatiecertificaat».

4. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel a, kan bij een aanvraag tot afgifte van een klein vaarbewijs ook worden volstaan met een gezondheidsverklaring, niet ouder dan zesentwintig weken, als bedoeld in artikel 26, eerste lid. De tijd tussen dat moment van overleggen en het afronden van de aanvraag tot afgifte van een klein vaarbewijs mag niet meer dan één jaar bedragen.

5. Het derde lid komt te luiden:

3. In afwijking van het eerste lid, onder a, is het overleggen van een geneeskundige verklaring niet vereist wanneer een houder van een geldig kwalificatiecertificaat een aanvraag doet voor een kwalificatiecertificaat van een andere functie, met uitzondering van de functie schipper.

6. Onder vernummering van het vierde en het vijfde lid naar het zesde en het zevende lid worden er na het derde lid twee nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

4. Als bewijs van bekwaamheid bedoeld in het eerste lid, onder b, kan dienen een diploma afgegeven na afronding van een erkend opleidingsprogramma, dat voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 19, tweede lid, van de Richtlijn 2017/2397.

5. Onverminderd het eerste lid kan de aanvrager worden verplicht een vaartijd aan te tonen bij de aanvraag tot afgifte van een kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning, op een bij regeling van Onze Minister vastgelegde wijze en van een bij regeling van Onze Minister vastgelegde duur.

J

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na «gelijkwaardig geldig vaarbewijs» ingevoegd «of kwalificatiecertificaat»

2. In onderdeel b wordt «gelijkwaardig vaarbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren» vervangen door «gelijkwaardig vaarbewijs of kwalificatiecertificaat waarvan de geldigheid verloren is gegaan»

K

Artikel 22 komt te luiden:

Artikel 22

1. Een kwalificatiecertificaat schipper, afgegeven voordat de houder de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, is ten hoogste 13 jaar geldig.

2. Onverminderd het eerste lid, is een kwalificatiecertificaat afgegeven voordat de houder de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, niet langer geldig dan tot de dag waarop de houder de leeftijd van 61 jaar bereikt.

3. Een kwalificatiecertificaat, afgegeven nadat de houder de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, is ten hoogste vijf jaar geldig doch niet langer dan tot de dag waarop de houder de leeftijd van 71 jaar bereikt.

4. Een kwalificatiecertificaat, afgegeven nadat de houder de leeftijd van 70 jaar heeft bereikt, is ten hoogste twee jaar geldig.

L

In artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «het vaarbewijs» ingevoegd «, het kwalificatiecertificaat of de specifieke vergunning»

2. In het tweede lid wordt na «vaarbewijs» ingevoegd «, kwalificatiecertificaat of specifieke vergunning»

3. In het derde lid wordt na «het in dit artikel bepaalde» ingevoegd «en de schorsing van kwalificatiecertificaten als bedoeld in artikel 30, derde lid, van de wet»

M

In artikel 24, aanhef, wordt na «vaarbewijzen» ingevoegd «, kwalificatiecertificaten of specifieke vergunningen»

N

Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het geneeskundig onderzoek ten behoeve van de verkrijging van het klein vaarbewijs blijft achterwege, indien uit een gezondheidsverklaring van de aanvrager blijkt dat hij lichamelijk en geestelijk voldoende geschikt is voor het voeren van een binnenschip of indien hij niet langer dan drie maanden tevoren een gelijkwaardig geneeskundig onderzoek met gunstig gevolg heeft ondergaan.

2. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot vierde en vijfde lid, vervalt het vierde lid.

3. In het tweede, vierde (nieuw) en vijfde (nieuw) lid wordt «eigen verklaring» vervangen door «gezondheidsverklaring».

O

Artikel 27 komt te luiden:

Het geneeskundig onderzoek ten behoeve van de verkrijging van het vaarbewijs blijft achterwege indien de aanvrager van een kwalificatiecertificaat schipper reeds een kwalificatiecertificaat schipper bezit dat de geldigheid slechts is verloren door het verstrijken van de tijd en de aanvrager de 60-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt en niet is gebleken dat de aanvrager sinds de afgifte van dat vaarbewijs medisch ongeschikt is geworden.

P

Artikel 28 vervalt

Q

Het opschrift van hoofdstuk 4a komt te luiden:

Hoofdstuk 4a. Registratie van vaarbevoegdheden en vaardocumenten

R

Artikel 33a wordt als volgt gewijzigd:

1. In de definitiebepaling voor *register* wordt «register als bedoeld in artikel 35a» vervangen door «registers als bedoeld in artikel 35a».

2. In de alfabetische rangschikking worden drie definitiebepalingen ingevoegd, luidende:

pleziervaartbewijzen: het klein vaarbewijs, het groot pleziervaartbewijs of een ander document ten bewijze van de bevoegdheid om op de Nederlandse binnenwateren uitsluitend een pleziervaartuig te voeren, waaronder begrepen een daarmee vergelijkbaar document dat is afgegeven door een buitenlandse autoriteit;

register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten: register dat wordt bijgehouden ter uitvoering van Richtlijn 2017/2397;

register pleziervaartbewijzen: register betreffende de pleziervaartbewijzen;

3. De definitiebepaling voor *vaardocument* komt als volgt te luiden:

vaardocument: kwalificatiecertificaat, vaarbewijs, ander document ten bewijze van de bevoegdheid om op de Nederlandse binnenwateren een schip te voeren, dienstboekje of vaartijdenboek of een vergelijkbaar document dat is afgegeven door een buitenlandse autoriteit of afgegeven is overeenkomstig het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

S

In de aanhef van artikel 33b wordt «het register» vervangen door «het register pleziervaartbewijzen».

T

Artikel 33c komt te luiden:

Artikel 33c

In het register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten worden per betrokkene door de bevoegde autoriteit in samenhang en voor zover van toepassing, de volgende gegevens opgenomen voor:

a. het kwalificatiecertificaat:

1°. de gegevens vermeld op het kwalificatiecertificaat, met inbegrip van de maatregelen opgelegd op grond van artikel 28, tweede lid, en artikel 30, eerste lid, van de wet en de eventuele ingangsdatum en einddatum daarvan;

2°. de autoriteit van afgifte;

3°. de ingangsdatum en einddatum van een schorsing als bedoeld in artikel 30, derde lid, van de wet;

b. de specifieke vergunning:

1°. de gegevens vermeld op het kwalificatiecertificaat waarop deze specifieke vergunning is aangetekend of de gegevens vermeld op de afgeven specifieke vergunning, met inbegrip van de maatregelen opgelegd op grond van artikel 28, tweede lid, en artikel 30, eerste lid, van de wet en de eventuele ingangsdatum en einddatum daarvan voor zover die betrekking hebben op de specifieke vergunning;

2°. de autoriteit van afgifte;

c. het dienstboekje:

1°. de naam en het identificatienummer van de houder;

2°. het identificatienummer van het dienstboekje;

3°. de datum en autoriteit van afgifte;

d. het vaartijdenboek:

1°. de naam van het vaartuig en van de houder;

2°. het Europees scheepsidentificatienummer (ENI-nummer);

3°. het identificatienummer van het logboek;

4°. de datum en autoriteit van afgifte;

e. van elk vaardocument met uitzondering van de pleziervaartbewijzen:

1°. de datum van invordering van het vaardocument, bedoeld in de artikelen 35a, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet onderscheidenlijk 42, eerste lid, van de wet;

2°. de ingangsdatum van intrekking van de ontheffing, bedoeld in artikel 22, zesde lid, van de wet;

3°. de ingangsdatum en einddatum van ontzegging van de vaarbevoegdheid;

4°. de ingangsdatum en einddatum van ongeldigverklaring van het vaardocument, bedoeld in artikel 30, eerste lid, van de wet;

5°. de datum van opgave van verlies, diefstal of vernietiging van het vaardocument.

U

In artikel 33d wordt na het tweede lid een artikellid toegevoegd, luidende:

3. Het register kwalificatiecertificaten, dienstboekjes, vaartijdenboeken en overige vaardocumenten wordt gekoppeld aan de gegevensbank die overeenkomstig artikel 25 van Richtlijn (EU) 2017/2397 door de Commissie van de Europese Unie wordt beheerd, overeenkomstig de bepalingen van de Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/473.

V

Artikel 35 vervalt.

W

In artikel 36 wordt na «dit besluit» toegevoegd «zoals dat luidde vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart».

X

Na artikel 40 worden in Hoofdstuk 5 drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 41

1. Tot 17 januari 2032 is geen kwalificatiecertificaat schipper vereist voor de houder van een geldig groot vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren, zoals bedoeld in de artikelen 13 en 14 van dit besluit zoals die artikelen luiden vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.

2. Tot 17 januari 2032 is geen kwalificatiecertificaat schipper met een specifieke vergunning voor het varen op wateren geclassificeerd als binnenwater van maritieme aard vereist voor de houder van een geldig groot vaarbewijs voor alle binnenwateren, zoals bedoeld in de artikelen 13 en 14 van dit besluit zoals die artikelen luiden vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.

Artikel 42

Tot 17 januari 2038 is geen kwalificatiecertificaat schipper vereist voor de gezagvoerder van een zeeschip, niet zijnde een sleepboot, zolang de activiteit die op het binnenwater aan het begin of het eind van een reis in het kader van zeevervoer wordt uitgevoerd en indien de gezagvoerder van het zeeschip:

a. gebruik dient te maken van een loods omdat het schip zich bevindt op een scheepvaartweg als bedoeld in de artikel 10, eerste, tweede, derde en vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet en de daarop berustende bepalingen; of

b. van de loodsplicht is vrijgesteld of ontheven op grond van artikel 11, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet en het schip zich bevindt op de scheepvaartwegen, bedoeld onder a.

Artikel 43

Tot 17 januari 2032 is bij het voeren van schepen met een lengte van ten minste 20 meter en minder dan 40 meter, met uitzondering van schepen die behoren tot de in artikel 14, eerste lid, onderdelen b, c, d, e, f, g en h, genoemde categorieën, geen kwalificatiecertificaat schipper vereist voor de houder van een beperkt groot vaarbewijs voor rivieren, kanalen en meren zoals bedoeld in de artikelen 13 en 15 van dit besluit zoals die artikelen luiden vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart en is geen kwalificatiecertificaat schipper en geen specifieke vergunning voor het varen op wateren geclassificeerd als binnenwater van maritieme aard vereist voor de houder van een geldig beperkt groot vaarbewijs voor alle binnenwateren zoals bedoeld in de artikelen 13 en 15 van dit besluit zoals die artikelen luiden vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.

ARTIKEL II

Dit besluit wordt aangehaald als: Implementatiebesluit richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 7 juni 2023 tot wijziging van de Binnenvaartwet in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad in werking treedt.

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

's-Gravenhage, 18 april 2024

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *vijfentwintigste* april 2024

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Algemene toelichting

1. Inleiding

Deze wijziging van het Binnenvaartbesluit implementeert Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PbEU 2017, L 345)(hierna: richtlijn of de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart).

De doelstelling van deze richtlijn is het tot stand brengen van een gemeenschappelijk kader van minimumberoepskwalificaties voor de binnenvaart. Met de richtlijn worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van personen die betrokken zijn het bedienen van een vaartuig dat de binnenwateren in de Unie bevaart. Daarnaast is er op basis van de richtlijn automatische erkenning van die kwalificaties in de andere lidstaten. De uiterste implementatiedatum van de richtlijn was 17 januari 2022. De implementatie van deze richtlijn heeft vertraging opgelopen door de ingewikkelde inpassing van de richtlijn in de complexe al bestaande Nederlandse binnenvaartregelgeving.

Voor de implementatie van de richtlijn is niet alleen een wijziging van het Binnenvaartbesluit nodig maar ook, gelet op de al bestaande systematiek van de binnenvaartwetgeving, van de Binnenvaartwet¹ en de Binnenvaartregeling. Er is bij deze implementatieregelgeving sprake van lastenluwe implementatie. De richtlijn laat op het niveau van het Binnenvaartbesluit geen ruimte voor nationale invulling of het maken van beleidsinhoudelijke keuzes. Aan het slot van deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen.

2. Achtergronden van de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart

De richtlijn vervangt de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG, welke voorzien in de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en minimumeisen voor de afgifte ervan bevatten. Deze twee richtlijnen beperkten zich tot de wederzijdse erkenning van certificaten van schippers van vaartuigen die gebruikmaken van de Europese binnenwateren, met uitzondering van de wateren die worden beheerst door de Akte van Mannheim, de zogeheten Aktewateren.² De richtlijn heeft in dat opzicht twee belangrijke verschillen met de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG. Ten eerste dat de richtlijn zich ook uitstrekt tot de andere leden van de dekbemanning (zoals bijvoorbeeld (vol)matroos en deksman). Ten tweede dat de richtlijn zich tevens uitstrekt tot de beroepskwalificaties die van toepassing zijn voor de dekbemanning die vaart op de Aktewateren.

De richtlijn beoogt de bevordering van de arbeidsmobiliteit en de veiligheid in de binnenvaartsector door ervoor te zorgen dat de kwalificatie-eisen voor geschoolde werknemers gelijklopend zijn en de kwalificaties in de hele Europese Unie erkend worden.

Tot nog toe kende elke lidstaat zijn eigen systeem voor het verkrijgen van kwalificaties. Kwalificaties in de ene lidstaat waren niet automatisch geldig in een andere lidstaat, de erkenning liep via de EU-richtlijn

¹ Stb. 2023, 392 n1.

² Met Aktewateren wordt bedoeld de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, inclusief het Pannerdensch Kanaal, de Lek en de Waal.

beroepskwalificaties³ die is geïmplementeerd in de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties. Daardoor was er een uiteenlopend scala van minimumeisen dat per lidstaat gehanteerd werd. Daarnaast was deze manier van erkenning van de kwalificaties niet goed afgestemd op de frequente en regelmatige grensoverschrijdende activiteiten in de binnenvaart. Meer zekerheid is daarom wenselijk, met het oog op de gewenste arbeidsmobiliteit en het verzekeren van een gelijk veiligheidsniveau.

3. Hoofdpijnen van de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart

Kern van de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart is dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem wordt gewijzigd in een competentiegericht kwalificatiesysteem voor dekbemanningsleden in de beroepsvaart voor goederen- en personenvervoer. Met deze richtlijn wordt een belangrijke stap gezet naar Europese harmonisatie van de regelgeving ten aanzien van de benodigde kwalificaties voor dekbemanningsleden op een binnenvaartschip.

De richtlijn introduceert het kwalificatiecertificaat van de Unie (het kwalificatiecertificaat). Dit is het kwalificatiecertificaat dat per functie van de dekbemanningsleden aan boord wordt afgegeven door de lidstaten van de Europese Unie aan diegene die voldoet aan de voorgeschreven competenties om zo'n kwalificatiecertificaat te ontvangen.

Met deze harmonisatie wordt bereikt dat een door een van de lidstaten van de Europese Unie afgegeven kwalificatiecertificaat geldig is op alle binnenwateren van de Europese Unie. Afzonderlijke erkenning van individuele lidstaten is daarom niet meer nodig.

In de richtlijn wordt bepaald dat een kwalificatiecertificaat dat is afgegeven overeenkomstig het Reglement betreffende het Rijnvaartpersoneel op de Rijn (Rsp) geldig is op alle binnenwateren van de Europese Unie, onder voorwaarde dat de voor dat kwalificatiecertificaat gestelde eisen identiek zijn aan die van de richtlijn. Inmiddels zijn de in het Rsp opgenomen bepalingen identiek aan die van de richtlijn, zodat aan de voorwaarden wordt voldaan.

Voorts bestaat de mogelijkheid dat ook kwalificatiecertificaten van derde landen erkend worden. Om erkend te worden kan bij de Europese Commissie een verzoek tot erkenning worden ingediend. Deze mogelijkheid tot erkenning geldt ook voor dienstboekjes of vaartijdenboeken die door derde landen worden uitgegeven.

De richtlijn is van toepassing op dekbemanningsleden, deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en deskundigen voor de passagiersvaart op nader aangeduide typen vaartuigen. De richtlijn heeft betrekking op de volgende typen vaartuigen: vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer, vaartuigen waarvan het volume 100 kubieke meter of meer bedraagt, bepaalde typen sleep- en duwboten, passagiersvaartuigen, vaartuigen die uit hoofde van richtlijn 2008/68/EG⁴ over een goedkeuringscertificaat moeten beschikken en drijvende werktuigen.

De richtlijn geeft aan welke personen en activiteiten uitgezonderd zijn van de toepassing van de richtlijn, het gaat om personen die:

- varen om sportieve of recreatieve redenen;
- niet vrij-varende ponten bedienen;
- bepaalde vaartuigen van de hulpdiensten of de strijdkrachten bedienen.

³ Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PB L 255),

⁴ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260/13).

4. Wijzigingsbesluit

Met dit besluit tot wijziging van het Binnenvaartbesluit wordt de richtlijn mede geïmplementeerd. Voor de volledige implementatie is ook een wijziging van de Binnenvaartwet en de Binnenvaartregeling noodzakelijk. Met de wijziging van de Binnenvaartwet zijn de grondslagen die daarvoor nodig zijn aangepast of gecreëerd. Daarnaast zijn in de wet een aantal bepalingen aangepast in lijn met de wijziging van het systeem van de kwalificatiecertificaten als vaarbevoegdheidsbewijzen.

De wijzigingen hebben betrekking op de het kwalificatiecertificaat schipper, het kwalificatiecertificaat voor overige bemanningsleden, de specifieke vergunningen, de aanwijzing van wateren van maritieme aard, de medische keuring en overige wijzigingen.

4.1. Het kwalificatiecertificaat schipper

In het Binnenvaartbesluit werd geregeld voor het voeren van welke schepen een (beperkt) groot vaarbewijs vereist was. Het kwalificatiecertificaat schipper is de vervanging van het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs. De richtlijn biedt geen ruimte voor het tot nog toe bestaande onderscheid tussen het groot vaarbewijs en beperkt groot vaarbewijs en dat onderscheid komt dan ook te vervallen. Belangrijk nieuw element in de richtlijn is dat voor het kwalificatiecertificaat schipper altijd een praktijkexamen moet worden gedaan.

Het toepassingsbereik van de vaarbewijsverplichting wordt ook in geringe mate uitgebreid. Hieronder vallen nu ook schepen met een product van de lengte, breedte en diepgang van ten minste 100 m³. Dat is echter alleen een uitbreiding voor zover schepen van die afmetingen niet al in de bestaande categorieën vielen. In de praktijk lijken de gevolgen hiervan daarom beperkt. Ook de in de richtlijn gehanteerde definitie van passagiersschepen betekent een uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn. Hierdoor vallen alle schepen, die meer dan 12 personen kunnen vervoeren, onder het bereik van de richtlijn. De richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid om voor wateren die niet in verbinding staan met de binnenwateren van andere lidstaten een aangepast certificaat af te geven. De nadere uitwerking hiervan, voor zover van toepassing, en van de opleidingseisen om een kwalificatiecertificaat te verkrijgen vindt plaats op het niveau van de Binnenvaartregeling. Voor de overgang van de oude vaarbewijzen naar het kwalificatiecertificaat schipper bevat de implementatie een overgangsregeling. Deze wordt verder toegelicht in hoofdstuk 8 van deze toelichting.

4.2. Het kwalificatiecertificaat voor overige bemanningsleden

De kwalificatiecertificaten voor de bemanningsleden die geen schipper zijn, zijn nieuw. Voorheen dienden bemanningsleden weliswaar een kwalificatie te hebben door aan verscheidene eisen te voldoen, maar er was geen uniform nationaal of Europees kader om de competentie aan te tonen. De competentie werd aangetoond door middel van een stempel in het dienstboekje. Die stempel werd verkregen na het aantonen van voldoende ervaring en kennis. Met de wijziging van het Binnenvaartbesluit wordt het mogelijk in de Binnenvaartregeling nadere regels te stellen omtrent de afgifte van kwalificatiecertificaten. Het gaat daarbij om de functies deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman. Dit kwalificatiecertificaat wordt opgenomen in het dienstboekje. Voor dit dienstboekje is op grond van de richtlijn een nieuw model voorgescreven. Voorheen bevatte alleen het Rsp bepalingen aangaande het dienstboekje. Vanaf nu worden deze regels ook in de Binnenvaartregeling opgenomen.

4.3. De specifieke vergunningen

Specifieke vergunningen zijn aanvullingen op het kwalificatiecertificaat schipper. Hiermee wordt een aanvullende competentie aangetoond die nodig is in omstandigheden waaraan een bepaald veiligheidsrisico verbonden is. De specifieke vergunningen worden, behalve het certificaat voor het varen met vloeibaar aardgas als brandstof, uitgegeven als aantekening op het kwalificatiecertificaat schipper. De eisen voor de verschillende vergunningen verschillen van aanvullende examens tot ervaring met hetgeen waarvoor de vergunning verleend wordt. Er zijn vijf verschillende specifieke vergunningen te onderscheiden, te weten:

- het varen op wateren die zijn geclassificeerd als binnenwateren van maritieme aard;
- het varen met behulp van radar;
- het varen met vaartuigen die vloeibaar aardgas als brandstof gebruiken;
- het varen op waterwegen die zijn ingedeeld als binnenwatertrajecten met specifieke risico's;
- het varen met grote konvoeien.

Met de wijziging van het Binnenvaartbesluit wordt mogelijk gemaakt dat deze specifieke vergunningen worden geregeld in de Binnenvaartregeling. Daar zullen de regels worden opgenomen over onder andere de verplichting de specifieke vergunningen te hebben, de afgifte, de competentievereisten en de geldigheid.

4.4 De medische keuring

De richtlijn schrijft voor aan welke medische eisen een bemanningslid moet voldoen om door de medische keuring te komen. De aanpassing ten opzichte van de oude situatie is beperkt en zal plaats vinden in de Binnenvaartregeling. Wat wel in het Binnenvaartbesluit wordt gewijzigd zijn de leeftijden waarop een medische keuring vereist is. Waar er eerst grenzen werden gesteld op 50 en 65 jaar, is dat op grond van de richtlijn nu 60 en 70 jaar. Daarnaast kan bij de aanvraag van een kwalificatiecertificaat niet meer worden volstaan met een eigen verklaring over de medische toestand zoals dat bij de oude vaarbewijzen onder voorwaarden wel het geval was. Wat werd omschreven als een eigen verklaring wordt overeenkomstig de praktijk vanaf deze wijziging een gezondheidsverklaring genoemd in het Binnenvaartbesluit. Deze gezondheidsverklaring is alleen nog maar geldig onder de gestelde voorwaarden bij een aanvraag van een klein vaarbewijs.

4.5 Europees register en de verwerking van persoonsgegevens

De richtlijn schrijft voor dat lidstaten een register bij dienen te houden voor de overeenkomstig de richtlijn afgegeven kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en logboeken (vaartijdenboeken), wanneer deze zijn afgegeven, verlengd, geschorst of ingetrokken of die verloren, gestolen, vernietigd of verlopen zijn.

Het bijhouden van dit nationale register is belegd bij de Stichting Afvalstoffen en Vaarbewijzen Binnenvaart (SAB). De SAB hield al het register bij van de dienstboekjes, met daarin de stempels van alle dekbemanningsleden (m.u.v. de schipper) en de vaartijdenboeken. Registratie van alle vaarbewijzen vond plaats door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). De gegevens aangaande de kwalificatiecertificaten worden nu door het CBR geregistreerd in het door de SAB beheerde nationale register. De registratie van de gegevens rond de kleine vaarbewijzen blijft plaatsvinden bij het CBR.

De gegevens uit het nationale register dienen vervolgens te worden geregistreerd in een door de Europese Commissie beheerde databank. De

SAB is ook nationaal aanspreekpunt voor de registratie in het Europees register.

De gegevens die in het nationale en Europese register opgenomen moeten worden komen overeen met de gegevens, die door de lidstaten ook al onder de oude regelgeving geregistreerd moesten worden.

Voor de kwalificatiecertificaten betreft dit de op het certificaat vermelde gegevens en de autoriteit van afgifte.

Voor de dienstboekjes betreft dit de naam van de houder, zijn identificatienummer, het identificatienummer van het dienstboekje, de datum van afgifte en de autoriteit van afgifte.

Voor het logboek (vaartijdenboek) betreft dit de naam van het vaartuig, het Europees identificatienummer, het identificatienummer van het logboek, de datum van afgifte en de autoriteit van afgifte.

Wat betreft de inhoud van de te registreren gegevens verandert er weinig ten opzichte van de regelgeving tot nu toe. Nieuw is dat de gegevens nu in één nationale databank staan en dat deze gegevens ook moeten worden opgenomen in een Europese databank.

De Europese Commissie heeft op basis van de richtlijn de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het gebruik van deze Europese databank. Dat ziet onder andere op de toegangsrechten van de gebruikers en de maximale bewaartermijn van de gegevens. Het Europese register kan onder andere geraadpleegd worden door handhavende instanties van alle lidstaten indien zij toegang hebben verkregen.

De verwerking van de gegevens in de databank dient te gebeuren ter invulling van een wettelijke plicht die voortvloeit uit de richtlijn. Het doel van de verwerkingen in de databank is het in stand houden van de veiligheid, het verzekeren van de vlotte scheepvaart en het faciliteren van informatie-uitwisseling tussen de autoriteiten van de verschillende lidstaten.⁵

Zowel de SAB, als het CBR hebben een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. Voor dit besluit is daarom geen afzonderlijke DPIA uitgevoerd.

5. Gevolgen

In punt 6 van de memorie van toelichting bij de hierboven al aangehaalde wijziging van de Binnenvaartwet ter implementatie van de richtlijn is reeds op hoofdlijnen ingegaan op de gevolgen van de implementatie voor de binnenvaart. De gedetailleerde uitwerking van de implementatie vindt vooral plaats in de Binnenvaartregeling. Hieronder zal worden ingegaan op de gevolgen die met name samenhangen met de wijzigingen van het Binnenvaartbesluit in dit wijzigingsbesluit.

Kern van de implementatie van de richtlijn, ook in dit besluit, is de introductie van een Europees competentiegericht kwalificatiesysteem. Dit competentiegericht kwalificatiesysteem is een verandering ten opzichte van het meer ervaringsgerichte kwalificatiesysteem, dat Nederland tot nog toe kende. Tot nog toe werd alleen aan de schipper een apart document uitgereikt in de vorm van een vaarbewijs. Het vaarbewijs houdt een vaarbevoegdheid in. Het groot vaarbewijs en het beperkt groot

⁵ Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad (PbEU 2017, L 345), overwegingen 33 en 34.

vaarbewijs worden nu vervangen door het kwalificatiecertificaat schipper. Daarnaast worden voor het voeren van een schip in bepaalde gevallen specifieke vergunningen vereist.

De specifieke vergunningen betreffen grotendeels eisen die al aan de schipper gesteld werden. Zo wordt een vergunningplicht ingevoerd voor maritieme wateren. Deze wateren komen in de praktijk overeen met de wateren, waarvoor tot nog toe een groot vaarbewijs alle wateren vereist is geweest. Ook voor de vergunning voor wateren, die op dit moment met name in Duitsland zijn ingedeeld als binnenwatertraject met specifieke risico's, gold al een plicht om een specifiek patent in bezit te hebben. Extra lasten als gevolg van het invoeren van deze vergunningen worden dan ook niet verwacht. Het kwalificatiecertificaat en de eventuele specifieke vergunningen zijn geldig op alle binnenwateren van de Europese Unie.

Voor de andere dekbemanningsleden dan de schipper (deksman, lichtmatroos, matroos, volmatroos en stuurman) is de introductie van het kwalificatiecertificaat nieuw. Het gaat hierbij niet om een vaarbewijs, maar om een bewijs dat aan de kwalificatie-eisen wordt voldaan. Tot nog toe kon men na het voldoen aan de wettelijke eisen aan het werk in de betreffende functie. Wel werd het dienstboekje van het bemanningslid voorzien van een stempel. In de praktijk verandert er voor deze bemanningsleden weinig op dit punt, omdat het kwalificatiecertificaat voor deze bemanningsleden ook wordt gecombineerd met het dienstboekje.

In dit besluit wordt de verplichting geregeld om op nadere aangeduide schepen in het bezit te zijn van een kwalificatiecertificaat schipper en de regels omtrent de afgifte en verlenging van dit certificaat. Nadere uitwerking van de regels voor de overige dekbemanningsleden vindt plaats in de Binnenvaartregeling, die ook gewijzigd zal worden. Op de gevolgen van de nieuwe regelgeving voor deze dekbemanningsleden zal daarom ook nader worden ingegaan bij de toelichting op de wijziging van die regeling.

Op grond van de richtlijn dienen alle vaarbewijzen uiterlijk op 18 januari 2032 te zijn ingewisseld voor een kwalificatiecertificaat conform de richtlijn. In Nederland worden de vaarbewijzen afgegeven door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).

Volgens het CBR zijn er momenteel op dit moment ca 17.600 mensen, die in het bezit zijn van een (actief) vaarbewijs (Groot vaarbewijs, Beperkt Groot Vaarbewijs, Rijnpatent, Zeilbewijs, Vrijstellingsbewijs Rondvaartboot Amsterdams Grachtentype). Daarnaast zijn er ca 21.700 mensen met een verlopen vaarbewijs dat nog verlengd zou kunnen worden. In totaal gaat het dus om ca 39.300 vaarbewijsbezitters.

Deze vaarbewijsbezitters zouden op grond van de oude voorschriften al op 50-jarige leeftijd hun vaarbewijs hebben moeten verlengen. Op grond van de nieuwe voorschriften hoeft dat pas bij 60 jaar. De reden van die leeftijdsgrens is dat er bij de verlenging ook weer een medische keuring moet worden ondergaan. Hierbij gaat het om ca 16.000 personen die op grond van de oude voorschriften ook hun vaarbewijs hadden moeten vernieuwen. In totaal zouden daarom ca 23.000 (39.300 minus 16.000) personen met extra kosten te maken kunnen krijgen door de verplichting het bestaande vaarbewijs in te wisselen voor een kwalificatiecertificaat. De kosten voor het omruilen van het vaarbewijs per persoon zijn € 62,55 (prijspeil 2022). De totale maatschappelijke kosten voor het omruilen zouden dan komen op € 1.438.650,-. Het is echter niet bekend hoeveel personen met een verlopen vaarbewijs dit vaarbewijs daadwerkelijk willen verlengen. Een exacte inschatting van de totale maatschappelijke kosten is daarom niet te maken, maar het totaal zal zeker veel lager liggen.

Daarnaast is nieuw dat het kwalificatiecertificaat schipper maximaal 13 jaar geldig is. Dit betekent dat een schipper, afhankelijk van zijn leeftijd op het moment van ingaan van de nieuwe regeling, 1 á 2 keer te maken zal krijgen met de kosten voor verlenging van zijn certificaat. De kosten voor verlenging van het kwalificatiecertificaat zijn € 31,25 (prijspeil 2022).

Het verlengen en omwisselen van het kwalificatiecertificaat schipper geschiedt door een aanvraag hiertoe in te dienen bij het CBR. Het formulier hiervoor is te vinden op de website van het CBR en kan schriftelijk worden ingediend. Het kwalificatiecertificaat wordt digitaal toegestuurd. De benodigde tijd voor de aanvraag is dan ook beperkt, naar schatting maximaal 1 uur.

De richtlijn schrijft voor dat een bemanningslid bij de eerste aanvraag van een kwalificatiecertificaat een verklaring van medische keuring dient te overleggen. Per aanvraag betekent dit een kostenpost van ongeveer € 100. De medische keuring zal wat betreft tijdsinvestering gemiddeld ongeveer twee uur bedragen, afhankelijk van de benodigde reistijd die voor elk bemanningslid anders zal zijn.

De richtlijn schrijft voor dat bemanningsleden zich pas vanaf de leeftijd van 60 jaar om de 5 jaar te hoeven laten keuren en vanaf de leeftijd van 70 jaar om de 2 jaar. Het met de implementatie van de richtlijn in te voeren regime betekent voor de schipper dus een versoepeling ten opzichte van de huidige regels en betekent een verlaging van de kosten.

Het kwalificatiecertificaat is geldig op alle binnenwateren van de EU. Daardoor is geen omzetting of (wederzijdse) erkenning tussen lidstaten meer nodig.

Het omruilen van bestaande vaarbewijzen en competentiebewijzen voor een kwalificatiecertificaat moet plaatsvinden binnen 10 jaar na de inwerkingtreding. Dit betekent dat alle dekbemanningsleden binnen deze periode eenmalig met de kosten hiervoor geconfronteerd zullen worden. In hoeverre dit om extra kosten gaat is niet exact te bepalen: ook zonder de invoering van dit nieuwe systeem zou het merendeel van de dekbemanningsleden kosten moeten maken in geval van verlenging van het vaarbewijs of functiewijziging. Daarnaast dienen alle dekbemanningsleden, met uitzondering van de schipper, onder de huidige regelgeving jaarlijks hun vaartijd te laten valideren door de SAB. Deze verplichting vervalt: valideren vindt plaats op verzoek van de bemanningsleden, wanneer zij gevalideerde vaartijd nodig hebben ten behoeve van een aanvraag van een nieuwe kwalificatie. Dit betekent in de praktijk juist weer een vermindering van de kosten, maar ook hiervan is niet bekend wat dekbemanningsleden in de praktijk zullen doen.

In principe wordt door de implementatie van de richtlijn in meer sectoren voor de schipper het kwalificatiecertificaat schipper ingevoerd. De richtlijn bevat echter ook een mogelijkheid om onder voorwaarden vrijstelling te verlenen. De mogelijkheid hiertoe is in dit besluit opgenomen. Uitwerking hiervan zal plaatsvinden in de Binnenvaartregeling.

De richtlijn schrijft voor dat lidstaten registers bijhouden van de afgegeven kwalificatiecertificaten, dienstboekjes en vaartijdenboeken en dat deze gegevens geregistreerd worden in een door de Europese Commissie beheerde databank. De te registreren gegevens zijn op basis van de richtlijn vastgelegd. De in dit besluit opgenomen te registreren gegevens zijn hierop gebaseerd. In Nederland wordt hieraan uitvoering gegeven door de Stichting Afvalstoffen en Vaarbewijzen Binnenvaart (SAB).

Met vertegenwoordigers uit de binnenvaartbranche is regelmatig overleg over de implementatie van de Richtlijn in de binnenvaartwetgeving. Uit dit overleg blijkt, dat er wel onderdelen van de richtlijn zijn, die knelpunten opleveren bij de implementatie in de Nederlandse situatie. Deze lijken vooralsnog geen betrekking te hebben op de in dit Besluit opgenomen voorschriften.

6. Uitvoering en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving die bij de onderhavige wijzigingsregeling gewijzigd wordt. Deze wijziging van het Binnenvaartbesluit zorgt niet voor extra taken voor de ILT.

De uitvoering van dit besluit en de verdere implementatie van de richtlijn ligt bij Het CBR en de SAB. Sinds de gedeeltelijke implementatie van de richtlijn in januari 2022⁶ geven zij al uitvoering aan een gedeelte van de richtlijn. Deze wijziging van het Binnenvaartbesluit is dan ook in overleg met het CBR en de SAB tot stand gekomen.

7. Consultaties en toetsen

7.1 Internetconsultatie

Aangezien dit wijzigingsbesluit bestaat uit een lastenluwe implementatie van de richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart is er voor gekozen om geen internetconsultatie te houden. In die afweging is meegenomen dat het van belang is dat de volledige implementatiewetgeving zo snel mogelijk in werking zal moeten treden vanwege de overschrijding van de uiterste implementatietermijn.

7.2 Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) was over dit ontwerpbesluit in eerste instantie niet om advies gevraagd, omdat voor de analyse van de effecten met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens verwezen kan worden naar de *data protection impact assessments* (DPIA) die de uitvoeringsinstanties hebben uitgevoerd en er sprake is van implementatie van Europese regelgeving zonder beleidsinhoudelijke keuzes.

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is alsnog advies gevraagd aan de AP. De voorgeschreven raadpleging van de AP in artikel 36, vierde lid, Algemene verordening gegevensbescherming, geldt ook voor regelgeving die uitsluitend ter implementatie dient. Daarnaast is er sprake van een wijziging van de reikwijdte van de gegevensverwerking. Die wijziging van de reikwijdte zit vooral in de verplichting om de persoonsgegevens die verwerkt worden bij de afgifte van bepaalde vaardocumenten te registreren in een centrale databank die beheerd wordt door de Europese Commissie. Hoe de gegevensverwerking plaatsvindt en welke gegevens dat betreft is in Europees verband bepaald. Daarin zit geen nationale beleidsruimte.

De AP heeft op 9 januari 2024 een blanco advies uitgebracht over het ontwerpbesluit. De aspecten met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens hebben de AP geen aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

⁶ Stcrt. 2022, 5098.

7.3 Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een HUF-toets (handhavings-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets) uitgevoerd ten behoeve van dit besluit. Als resultaat van de HUF-toets heeft de ILT een tweetal opmerkingen gemaakt. Ten eerste wees de ILT op een verschil tussen de regelgeving en de praktijk met betrekking tot sleepboten die als pleziervaartuig worden gebruikt. De verklaring die nodig was om aan te tonen dat een sleepboot een pleziervaartuig was wordt niet meer afgegeven. Ten tweede wees de ILT op een terminologische afwijking rondom de term «vaartijd» in het besluit, waardoor onduidelijkheid ontstond. Naar aanleiding van beide opmerkingen zijn aanpassingen gedaan aan het besluit. Met die wijzigingen acht de ILT dit besluit handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig.

7.4 Adviescollege toetsing regeldruk

Het besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het college heeft besloten om het besluit niet te selecteren voor het uitbrengen van een formeel advies over de regeldruk.

7.5 Evenredigheidsbeoordeling

Omdat dit besluit regelgeving omvat met betrekking tot de reglementering van de uitoefening van een beroep, dient er aandacht te worden besteed aan Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen. Een dergelijke evenredigheidsbeoordeling op basis van die richtlijn zou voor dit besluit voor de hand liggen, ware het niet dat alle reglementering van beroepen in dit besluit wordt ingevoerd of aangepast op grond van richtlijn 2017/2397 en zodoende richtlijn 2018/958 op grond van artikel 2, lid 2 van die richtlijn niet van toepassing is.

8. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Dit besluit treedt in werking op hetzelfde tijdstip als de eerder aangehaalde wijziging van de Binnenvaartwet. Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden algemene maatregelen van bestuur, zoals het onderhavige wijzigingsbesluit, in werking met ingang van 1 januari of 1 juli. Uitgangspunt daarbij is dat bekendmaking uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding geschiedt. In deze regeling wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de Regelgeving afgeweken van de vaste verandermomenten en wordt tevens een kortere invoeringstermijn dan twee maanden aangehouden. Er is sprake van implementatie van een bindende Europese richtlijn. De richtlijn had een uiterste implementatiedatum van 17 januari 2022. De inwerkingtreding van dit besluit en de wet hebben niet voor die tijd plaats gevonden. Gestreefd wordt naar inwerkingtreding in de tweede helft van 2024.

In dit wijzigingsbesluit is voor een aantal situaties overgangsrecht opgenomen. De richtlijn biedt de ruimte dat er tot 17 januari 2032 met de oude vaarbevoegdheidsbewijzen kan worden blijven doorgevoerd. Dat betekent dat het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs, afgegeven voor inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit, tot aan die datum een geldig vaarbevoegdheidsbewijs blijven. Houders van deze vaarbewijzen zullen voor die tijd hun vaarbewijs omgewisseld moeten hebben naar het kwalificatiecertificaat schipper. Dit zullen zij eerder

moeten doen wanneer hun vaarbevoegdheidsbewijs tijdens die termijn al verlengd moet worden.

Voor zeeschepen die gebruik maken van de binnenwateren bestond er onder voorwaarden een uitzondering van de vaarbewijsplicht. Op grond van de richtlijn kan die uitzondering niet blijven bestaan. Voor die situatie is in de richtlijn echter wel een overgangstermijn opgenomen, die is overgenomen in dit besluit. Na het aflopen van die overgangstermijn op 17 januari 2038 zullen zeeschepen die gebruik maken van de binnenwateren een schipper of een loods die over de juiste kwalificaties beschikt aan boord moeten hebben (artikel 17, derde lid, van het besluit). De overige bemanning kan wel volstaan met hun zeevaartkwalificaties.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel B (vervallen van artikel 13 van het Binnenvaartbesluit)

Het oude artikel 13 bevatte het onderscheid tussen vaarbewijzen voor rivieren, kanalen en meren en vaarbewijzen voor alle binnenwateren. Na invoering van het kwalificatiecertificaat schipper bestaat dit onderscheid op deze manier nog slechts voor het kleine vaarbewijs. Voor de duidelijkheid is ervoor gekozen dit resterende onderscheid onder te brengen in artikel 16, zodat dit in samenhang kan worden gelezen met de algemene bepalingen over het klein vaarbewijs. Dat het onderscheid tussen de wateren uit het oude artikel 13 alleen nog voor het kleine vaarbewijs blijft gelden maakt niet dat er voor de kwalificatiecertificaten schipper geen dergelijk onderscheid is. Schippers met een kwalificatiecertificaat schipper zullen een specifieke vergunning nodig hebben om op maritieme wateren te varen. Deze maritieme wateren worden na deze wijziging aangewezen in de Binnenvaartregeling.

Onderdeel C (wijziging artikel 14 van het Binnenvaartbesluit)

Met de wijziging van artikel 14 wordt de verandering van het groot vaarbewijs naar het kwalificatiecertificaat schipper vormgegeven. Daarnaast wordt het artikel zo gewijzigd dat het overeenkomt met de reikwijdte van de richtlijn. Hierbij wordt echter geen kwalificatiecertificaat schipper voorgeschreven op schepen waar voorheen niet ook al een vergelijkbaar oud vaarbewijs verplicht was. Slechts daar waar er in de bemanningsregelgeving een schipper is voorgeschreven als (onderdeel van) de minimumbemanning, dient die schipper een kwalificatiecertificaat te hebben.

In de nieuwe situatie is er geen behoefte aan het huidige onderscheid tussen het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs. Omdat het beperkt groot vaarbewijs komt te vervallen is het derde lid (oud) overbodig gebleken. Door het wegvallen van de categorie schepen die onder de plicht tot het hebben van het beperkt groot vaarbewijs vielen, dient ook de uitzondering gewijzigd te worden van sleepboten, duwboten en sleepduwboten die worden gebruikt als pleziervaartuig. Voor deze categorie is bij een lengte van minder dan 25 meter geen kwalificatiecertificaat schipper vereist. De verklaring dat die schepen worden gebruikt als pleziervaartuig die als voorwaarde gold voor de uitzondering wordt in de praktijk niet meer afgegeven. Daarom is die voorwaarde geschrapt.

Onderdeel D (vervallen van artikel 15 van het Binnenvaartbesluit)

Het artikel 15 bevatte de bepalingen over het beperkt groot vaarbewijs. Na implementatie van de richtlijn bestaat echter alleen nog het kwalificatiecertificaat schipper en vervalt het onderscheid tussen het groot- en

beperkt groot vaarbewijs. De overgang van beperkt groot vaarbewijs naar kwalificatiecertificaat schipper is geregeld in de overgangsbepalingen.

Onderdeel E (wijziging van artikel 16 van het Binnenvaarbesluit)

Deze wijzigingen hebben betrekking op het klein vaarbewijs. Naast wijzigingen die betrekking hebben op verwijzingen of de gewijzigde indeling van deze paragraaf zijn er twee inhoudelijke wijzigingen. Ten eerste worden de bepalingen over het onderscheid tussen binnenwateren die voorheen in artikel 13 stonden nu opgenomen in artikel 16. Daarnaast wordt de voorwaarde dat bij een sleepboot, duwboot of sleepduwboot die als pleziervaartuig wordt gebruikt een verklaring moest worden getoond geschrapt.

Onderdeel F (wijziging van artikel 17 van het Binnenvaartbesluit)

Op grond van artikel 10, tweede lid, van de richtlijn zijn de vaardocumenten die zijn afgegeven op grond van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn geldig op alle binnenwateren van de Europese Unie wanneer deze documenten zijn afgegeven volgens eisen die identiek zijn aan die uit de richtlijn. Met de wijziging van het tweede lid van artikel 17 wordt dit mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt bepaald hoe een erkenning van geldige vaardocumenten van derde landen door de Europese Commissie wordt overgenomen in de Nederlandse regelgeving.

De uitzondering van het bezit van een vaarbewijs voor de gezagvoerder van een zeeschip in het derde lid van artikel 17 blijft slechts bestaan in het geval dat er een schipper in functie aan boord is met een geldig kwalificatiecertificaat schipper. De uitzondering voor kapiteins op zeeschepen met betrekking tot de loodsplicht komt te vervallen, de richtlijn biedt hier geen ruimte voor. Wel is hiervoor een overgangsbepaling opgenomen in wijzigingsonderdeel V.

Onderdeel G (wijziging van artikel 18 van het Binnenvaartbesluit)

Op grond van artikel 7 van de richtlijn kan een vrijstelling van de plicht tot het hebben van een kwalificatiecertificaat schipper worden verleend op wateren die niet in verbinding staan met binnenwateren van een andere EU-lidstaat. Dit betekent dat voor de toepassing van deze uitzonderingsmogelijkheid geen sprake mag zijn van een directe verbinding tussen de Nederlandse binnenwateren en de binnenwateren van een andere lidstaat waarop gevaren wordt. Met de wijziging van artikel 18 wordt deze voorwaarde zoals deze gesteld is in de richtlijn opgenomen in het Binnenvaartbesluit.

Onderdeel H (wijziging van artikel 19 van het Binnenvaartbesluit)

Artikel 19 maakte het al mogelijk om nadere regels over de vaarbewijzen te stellen in de Binnenvaartregeling. Die mogelijkheid is met deze wijziging uitgebreid, zodat dat ook kan worden gedaan voor de kwalificatiecertificaten die geen vaarbewijs zijn en de specifieke vergunningen.

Onderdeel I (wijziging van artikel 20 van het Binnenvaartbesluit)

Met de wijzigingen van artikel 20 worden een aantal dingen geregeld met betrekking tot het aanvragen van een kwalificatiecertificaat. Zo verandert de geldigheid van een geneeskundige verklaring van 13 weken naar drie maanden (eerste lid). Daarnaast volstaat een gezondheidsverklaring (voorheen: eigen verklaring) alleen nog als vervanging van een geneeskundige verklaring bij een aanvraag voor een klein vaarbewijs (tweede lid). Verder wordt de duur van de aan te tonen vaartijd voortaan

vastgelegd in de Binnenvaartregeling in plaats van het besluit (derde lid). De laatste wijziging ziet op de voorwaarden waaraan de opleidingen die in de Binnenvaartregeling worden opgenomen als erkend opleidingsprogramma moeten voldoen (zesde lid).

Onderdelen K, O en P (wijziging van de artikelen 22, 27 en 28 van het Binnenvaartbesluit)

De wijzigingen van de artikelen 22, 27 en 28 zien allen op de implementatie van onder andere artikel 23 van de richtlijn. Dit artikel betreft de medische geschiktheid van aanvragers en houders van het kwalificatiecertificaat van de Unie.

In onderdeel K wordt artikel 22 van het besluit zo gewijzigd dat ter implementatie van artikel 11 van de richtlijn, een kwalificatiecertificaat schipper hoogstens 13 jaar lang geldig kan zijn. Deze limiet geldt niet voor de kwalificatiecertificaten voor overige bemanningsleden. Daarnaast is geregeld dat elke houder van een kwalificatiecertificaat, zowel schippers als andere bemanningsleden, op 61 en 71-jarige leeftijd een nieuw kwalificatiecertificaat aan dient te vragen. Bij een nieuwe aanvraag door een aanvrager boven de 60 jaar dient ook opnieuw de medische geschiktheid aangetoond te worden. Vanaf de 60-jarige leeftijd wordt het kwalificatiecertificaat ook nog maar voor een kortere periode verleend, namelijk voor vijf jaar na de 60-jarige leeftijd en twee jaar na de 70-jarige leeftijd. Daardoor dient een houder vaker een nieuwe aanvraag te doen en dus ook vaker de medische geschiktheid te tonen. Door het verlopen van het kwalificatiecertificaat is de houder namelijk genoodzaakt een nieuw kwalificatiecertificaat aan te vragen. Bij een nieuwe aanvraag dient een nieuwe geneeskundige verklaring getoond te worden, waarvoor een medische keuring dient plaats te vinden. Dat de geldigheidsduur is beperkt tot de 61-jarige en 71-jarige leeftijd zorgt ervoor dat er tussen die twee leeftijden en de respectievelijk 60-jarige en 70-jarige leeftijd ruimte is om een nieuw kwalificatiecertificaat aan te vragen zonder dat er op een bepaalde leeftijd een abrupte overgang is.

In onderdeel O wordt bepaald dat in artikel 27 het eerste lid wordt gewijzigd en het tweede lid vervalt. Het eerste lid van dit artikel ziet op het achterwege laten van het opstellen van een nieuwe geneeskundige verklaring in bepaalde gevallen bij de aanvraag van een nieuw vaarbewijs. Dit is aangepast aan de in de richtlijn bepaalde leeftijd van 60 jaar. Dit betekent dat wanneer een kwalificatiecertificaat schipper verloopt maar de houder nog geen 60 jaar is, er behoudens uitzonderingen geen nieuwe medische keuring hoeft plaats te vinden. Het tweede lid van dit artikel zag op het tijdens de geldigheidsduur van het vaarbewijs opnieuw aantonen van de medische geschiktheid. Dit wordt na de wijziging gewaarborgd door de bepalingen in artikel 22 van het besluit.

In onderdeel P wordt bepaald dat artikel 28 vervalt. Dit artikel ging over de geldigheid van de geneeskundige verklaring wanneer deze naast een verlopen vaarbewijs werd getoond.

Onderdeel N (wijziging van artikel 26 van het Binnenvaartbesluit)

In artikel 26 vindt inhoudelijk een vergelijkbare wijziging plaats als in het tweede lid (nieuw) van artikel 20. De gezondheidsverklaring is na implementatie van de richtlijn nog slechts mogelijk ter vervanging van de geneeskundige verklaring in het geval van een aanvraag van een klein vaarbewijs.

Onderdelen R, S, T en U (wijziging van de artikelen 33a, 33b, 33c en 33d van het Binnenvaartbesluit)

In de wijzingen van artikel 33a worden de definities aangepast. Dit omdat dit hoofdstuk niet meer alleen gaat om documenten die een vaarbevoegdheid bevatten maar ook de beroepskwalificaties van andere bemanningsleden dan de schipper en andere documenten zoals het dienstboekje en het vaartijdenboek. In artikel 33c worden de gegevens die opgenomen dienen te worden in het register toegevoegd. Op grond van de richtlijn dienen er meer gegevens te worden geregistreerd dan voorheen het geval was in het register dat al bestond op grond van artikel 33b. De gegevens die in het register worden opgenomen moeten op grond van de richtlijn ook worden opgenomen in het EU-register. Artikel 33d is aangepast met het doel dat mogelijk te maken.

Onderdelen V en W (vervallen artikel 35 en wijziging artikel 36 van het Binnenvaartbesluit)

De overgangsbepaling van artikel 35 is door het verstrijken van de tijd onnodig geworden en kan daarom vervallen.

Door de overgang van het groot vaarbewijs naar het kwalificatiecertificaat schipper zal het groot vaarbewijs na het verstrijken van de overgangstermijn uit gebruik raken. Tot die tijd dienen oude gelijkstellingen echter te blijven bestaan, zoals de gelijkstelling van het oude groot vaarbewijs uit de Binnenschepenwet.

Onderdeel X (toevoeging van de artikelen 41, 42 en 43 aan het Binnenvaartbesluit)

Met dit onderdeel worden drie artikelen met overgangsbepalingen toegevoegd. In artikel 41 wordt geregeld dat tijdens de overgang van het groot vaarbewijs naar het kwalificatiecertificaat schipper, gezagvoerders van schepen niet per direct over hoeven te stappen op dat kwalificatiecertificaat. De wijze van omwisselen naar het kwalificatiecertificaat schipper wordt geregeld in de Binnenvaartregeling.

Met artikel 42 wordt de uitzondering voor gezagvoerders van zeeschepen die op de binnenwateren varen met een loods of zijn vrijgesteld van de loodsplicht nog tot 17 januari 2038 behouden. Deze uitzondering bestond al voor de wijziging in artikel 17 van het besluit en mag op grond van de richtlijn dus tijdelijk worden behouden. Een aanvullende voorwaarde op grond van de richtlijn daarbij is echter wel dat de vaart over de binnenwateren aan het begin of aan het einde van een reis over zee ligt.

In artikel 43 wordt bepaald dat de houders van een beperkt groot vaarbewijs hiervan nog maximaal 10 jaar gebruik kunnen maken. Ook voor het beperkt groot vaarbewijs wordt de wijze van omwisseling naar het kwalificatiecertificaat schipper geregeld in de Binnenvaartregeling.

Artikel III

Zie punt 8 van het algemeen deel van deze toelichting

Implementatietabel wetsvoorstel en besluit implementatie Richtlijn (EU) 2017/2397

	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bepaling van onderwerp van richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 2	Bepaling toepassingsgebied richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 3	Geen implementatie in Bvw. Onderdeel C, artikel 14 Bvb. Definitiebepaling.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 4	Artikel 1 Bvw. Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 5	Verplichting Kwalificatiecertificaat dekbebemanning te hebben.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 6	Artikelen 25 en 26a Bvw. Onderdeel C, artikel 14 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 7	Verplichting kwalificatiecertificaat voor specifieke activiteiten te hebben. Artikel 26a Bvw. Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 8	Verplichting specifieke vergunning te hebben. Artikel 25 Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 9	Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 10	Artikel formuleert mogelijkheden om vrijstellingen te verlenen. Onderdeel G, artikel 18 Bvb.	Mogelijkheid om vrijstelling te verlenen	Beleidsruimte wordt niet ingevuld in het Binnenvaartbesluit. Uitwerking komt in de Binnenvaartregeling n.v.t.
Artikel 11	Aanwijzing wateren van maritieme aard.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 12	Artikel 2 Bvw. Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 13	Aanwijzing wateren met specifieke risico's.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14	Artikel 2 Bvw. Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 15	Artikel formuleert mogelijkheden en verplichtingen omtrent erkenning van beroepskwalificaties van andere EU- en derde landen. Onderdeel F, wijziging eerste lid artikel 17 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 16	Afgifte kwalificatiecertificaten.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 17	Artikelen 26, 26a en 27 Bvw. Onderdeel I, artikel 20 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 18	Afgifte specifieke vergunningen. Artikelen 26, 26a en 27 Bvw.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 19	Geen implementatie in Bvb, wel in Bvr	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 20	Artikel regelt de manier waarop de kwalificatiecertificaten verlengd worden.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 21	Onderdeel J, artikel 21 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.

	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 14, eerste en tweede lid	Mogelijkheid tot schorsing kwalificatiecertificaten. Artikel 30 Bvw. Onderdeel H, artikel 19 Bvb	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 14, derde lid	Registratie van schorsingen. Artikelen 35 en 35a Bvw. Onderdelen R, S en T, artikelen 33a, 33b en 33c Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 15	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel betreft samenwerking tussen lidstaten bij de handhaving van de kwalificatiecertificaten.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 16	Competentievereisten. Artikelen 26 en 26a Bvw. Onderdeel I, artikel 20 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 17	Beoordeling competenties. Artikel 29 Bvw. Geen implementatie in Bvb, bestaande grondslag volstaat.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 18	Artikel regelt de nadere inrichting van de examens en met name de rol van bevoegde autoriteiten daarbij. Geen implementatie in Bvw en Bvb. Grondslagen volstaan, nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 19	Artikel regelt de goedkeuring van opleidingsprogramma's. Onderdeel I, artikel 20, zesde lid Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 20	Artikel regelt de competenties die nodig zijn voor de wateren met specifieke risico's. Geen implementatie in Bvw en Bvb. Valt onder grondslagen voor specifieke vergunningen. Nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 21	Artikel regelt het gebruik van simulatoren bij beoordeling van de competenties. Geen implementatie in Bvw en Bvb. Grondslagen volstaan, nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 22	Artikel bevat nadere bepalingen omtrent het dienstboekje en vaartijdenboek(logboek). Geen implementatie in Bvw en Bvb. Grondslagen volstaan, nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 23	Medische geschiktheid. Artikelen 23 en 28 Bvw. Onderdelen N, O en P, artikelen 26, 27 en 28 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 24	Persoonsgegevens. Artikelen 35a en 39 Bvw. Onderdeel M, artikel 24 Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 25	Register Artikel 35a Bvw. Onderdelen Q, R, S en T, artikelen 33a, 33b en 33c Bvb.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 26	Bevoegde autoriteiten. Artikel 42 Bvw. Geen implementatie in Bvb. Nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.

	Bepaling in implementatie-regeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 27	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Bevat een verplichting voor de lidstaten om kwaliteit te waarborgen. Dit gebeurt door de inrichting van het systeem en behoeft geen aparte bepalingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 28	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 29	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Artikel bevat zorgplicht van lidstaten om fraude te voorkomen. Dit gebeurt door de inrichting van het systeem en behoeft geen aparte bepalingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 30	Sanctie-bepalingen. Artikelen 48 en 49 Bvw. Geen implementatie in Bvb. Nadere uitwerking in Bvr.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 31	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bevoegdheidsdelegatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 32	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft gedelegeerde handelingen	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 33	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft comitéprocedure.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 34	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft uitvoeringshandelingen.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 35	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft evaluatie.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 36	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft de geleidelijke invoering van de richtlijn.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 37	Op verschillende plekken in de Binnenvaartregelgeving zullen de verwijzingen naar de in dit artikel ingetrokken richtlijnen worden gewijzigd.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 38	Behoeft geen implementatie in Bvw, wel in onderliggende regelgeving. Artikel bevat overgangsbepalingen. Die zullen in lagere regelgeving worden geïmplementeerd.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 39	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over omzetting.	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 40	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft inwerkingtredingsbepaling	n.v.t.	n.v.t.
Artikel 41	Behoeft naar aard geen implementatie. Betreft bepaling over adressaten.	n.v.t.	n.v.t.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers