



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 14 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/92488, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van het op 7 december 2018 aangenomen protocol 2018-II-10 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de invoering van een nieuw model voor het pasje Schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype en het herstel van een aantal omissies**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op het op 7 december 2018 aangenomen protocol 2018-II-10 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Gelet op de artikelen 8, eerste en tweede lid, en 22, eerste lid, van de Binnenvaartwet en de artikelen 11, 18 en 19 van het Binnenvaartbesluit;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt 'communautaire binnenvaartcertificaat' vervangen door 'Uniebinnenvaartcertificaat' en wordt 'communautaire aanvullende binnenvaartcertificaat' vervangen door 'aanvullende Uniebinnenvaartcertificaat'.
2. In het tweede lid wordt 'communautaire binnenvaartcertificaat' vervangen door 'Uniebinnenvaartcertificaat'.
3. In het derde lid wordt 'communautaire aanvullende binnenvaartcertificaat' vervangen door 'aanvullende Uniebinnenvaartcertificaat'.

B

In artikel 3.10 wordt 'communautair binnenvaartcertificaat' vervangen door 'Uniebinnenvaartcertificaat'.

C

In artikel 7.5 wordt na 'klein vaarbewijs' ingevoegd 'of een vrijstellingsbewijs als bedoeld in artikel 7.6, eerste lid, onderdeel a'.

D

Bijlage 1.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 3.11 wordt als volgt gewijzigd:

a. Na het derde lid wordt, onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid, een lid ingevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste en tweede lid kan de rusttijd tevens tijdens de vaart plaatsvinden, indien:
  - ook tijdens deze rusttijd te allen tijde het voor de veiligheid van het schip vereiste aantal bemanningsleden – waaronder tenminste één schipper – wordt ingezet, en
  - de mogelijkheid bestaat de rusttijd door te brengen in een slechts aan één bemanningslid



toegewezen ruimte die geschikt is om uit te rusten en afgeschermd is tegen de invloed van niet toegelaten geluid of trillingen. In deze ruimte mag de geluidsdruk 60 dB(A) niet overschrijden, hetgeen moet blijken uit het binnenschipcertificaat, waarbij de geluidsdruk gemeten dient te worden overeenkomstig de geldende voorschriften van de ES-TRIN.

b. Het zesde lid komt te luiden:

6. Bepalingen in de arbeidsvoorschriften met inbegrip van bepalingen voortvloeiend uit het recht van de Europese Unie of collectieve arbeidsovereenkomsten die langere rusttijden voorschrijven, blijven onverlet.

2. Artikel 3.12 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het vijfde lid komt onderdeel b te luiden:

- b. de voor exploitatiewijze B bestemde bemanningsleden direct vóór de wisseling een ononderbroken rusttijd van acht, respectievelijk zes uur buiten de vaartijd of overeenkomstig de voorschriften van artikel 3.11, vierde lid, in acht genomen en aangetoond hebben, en de voor exploitatiewijze B voorgeschreven versterking zich aan boord bevindt.

b. Aan het zevende lid wordt na de punt een zin toegevoegd, luidende:

Indien de rusttijd tijdens de vaart plaatsvond, is tevens een kopie van het binnenschipcertificaat van onderzoek van het betreffende schip vereist waaruit blijkt dat de maximale geluidsdruk in die ruimte van dat schip voldoet aan de voorschriften van artikel 3.11, vierde lid.

E

In Bijlage 3.7 wordt in de aanhef van artikel 1.2 'richtlijn 2006/87/EG' vervangen door 'bijlage 1.1a'.

F

Bijlage 7.1 wordt als volgt gewijzigd:

a. Aan paragraaf 1.3 wordt na onderdeel e, onder vervanging van de punt aan het eind door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. het ICC + coastal.

b. Aan paragraaf 1.4 wordt na onderdeel b, onder vervanging van de punt aan het eind van Sport-schifferzeuginis' door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- c. het ICC inland;
- d. het ICC inland + coastal.

G

In Bijlage 7.4. wordt het model vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype, vervangen door:

## Model vrijstellingsbewijs



H

Bijlage 11.1, Tabel 1 catalogus met boetebedragen voor overtredingen van de artikelen 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 25, 28, 31, 33, 36, 37, 43 en 46 Binnenvaartwet, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder Hoofdstuk 3, paragraaf 3, bemanning, wordt de rij met feitcode BVW 3.3.001 vervangen door:

22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.10 lid 1 Rsp	22 lid 7 Bvw jo. 5.4 lid 1 Bvr jo. 3.10 lid 1 Rsp	Als werkgever of gezagvoerder bij de exploitatiewijze A1 meer dan 14 uur varen in een periode van 24 uur dan wel meer dan 16 uur varen indien gebruik gemaakt kan worden van de mogelijkheid om éénmaal per week de vaartijd te verlengen overeenkomstig de voorwaarden van artikel 3.10 lid 2 Rsp.	€ 500,- voor elk uur meer varen varen 2)	BVW 3.3.001
----------	---	---	---	--	-------------

2. Na de rij met feitcode 3.3.001 wordt een rij ingevoegd, luidende:

22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.10 lid 1 Rsp	22 lid 7 Bvw jo. 5.4 lid 1 Bvr jo. 3.10 lid 1 Rsp	Als werkgever of gezagvoerder bij de exploitatiewijze A2 meer dan 18 uur varen in een periode van 24 uur.	€ 500,- voor elk uur meer varen varen 2)	BVW 3.3.002
----------	---	---	---	--	-------------



3. De rijen met de feitcodes BVW 3.3.321 tot en met BVW 3.3.340, worden vervangen door:

22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.11 lid 1 Rsp jo. 3.11 lid 4 Rsp	n.v.t. grondslag voor rusttijden is Atw	Als gezagvoerder de arbeid niet zodanig organiseren dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A1 een ononderbroken rusttijd heeft van tenminste 8 uren in een aaneengesloten tijdsruimte van 24 uren te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van tenminste 8 uren buiten de vaartijd dan wel tijdens de vaart overeenkomstig lid 4.	Bij een tekort van 1 tot 2 uur:	€ 150,-	BVW 3.3.321
				Bij een tekort van 2 tot 3 uur:	€ 300,-	BVW 3.3.322
				Bij een tekort van 3 tot 4 uur:	€ 450,-	BVW 3.3.323
				Bij een tekort van 4 tot 5 uur:	€ 600,-	BVW 3.3.324
				Bij een langduriger tekort dan 5 uur, voor elk uur:	€ 150,-	BVW 3.3.325
22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.11 lid 1 Rsp jo. 3.11 lid 4 Rsp	n.v.t. grondslag voor rusttijden is Atw	Als werkgever de arbeid niet zodanig organiseren dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A1 een ononderbroken rusttijd heeft van tenminste 8 uren in een aaneengesloten tijdsruimte van 24 uren te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van tenminste 8 uren buiten de vaartijd dan wel tijdens de vaart overeenkomstig lid 4.	Bij een tekort van 1 tot 2 uur:	€ 300,-	BVW 3.3.326
				Bij een tekort van 2 tot 3 uur:	€ 600,-	BVW 3.3.327
				Bij een tekort van 3 tot 4 uur:	€ 900,-	BVW 3.3.328
				Bij een tekort van 4 tot 5 uur:	€ 1.200,-	BVW 3.3.329
				Bij een langduriger tekort dan 5 uur, voor elk uur:	€ 300,-	BVW 3.3.330
22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.11 lid 2 Rsp jo. 3.11 lid 4 Rsp	n.v.t. grondslag voor rusttijden is Atw	Als gezagvoerder de arbeid niet zodanig organiseren dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A2 een rusttijd heeft van tenminste 8 uren waarvan tenminste 6 uren ononderbroken in een aangesloten tijdsruimte van 24 uren te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van tenminste 6 uren buiten de vaartijd dan wel tijdens de vaart overeenkomstig lid 4.	Bij een tekort van 1 tot 2 uur:	€ 150,-	BVW 3.3.331
				Bij een tekort van 2 tot 3 uur:	€ 300,-	BVW 3.3.332
				Bij een tekort van 3 tot 4 uur:	€ 450,-	BVW 3.3.333
				Bij een tekort van 4 tot 5 uur:	€ 600,-	BVW 3.3.334
				Bij een langduriger tekort dan 5 uur, voor elk uur:	€ 150,-	BVW 3.3.335



22 lid 9	22 lid 7 Bvw jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.11 lid 2 Rsp jo. 3.11 lid 4 Rsp	n.v.t. grondslag voor rusttijden is Atv	Als werkgever de arbeid niet zodanig organiseren dat een bemanningslid dat arbeid verricht bij exploitatiewijze A2 een rusttijd heeft van tenminste 8 uren waarvan tenminste 6 uren ononderbroken in een aangesloten tijdsruimte van 24 uren te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van tenminste 6 uren buiten de vaartijd dan wel tijdens de vaart overeenkomstig lid 4.		
			Bij een tekort van 1 tot 2 uur:	€ 300,-	BVW 3.3.336
			Bij een tekort van 2 tot 3 uur:	€ 600,-	BVW 3.3.337
			Bij een tekort van 3 tot 4 uur:	€ 900,-	BVW 3.3.338
			Bij een tekort van 4 tot 5 uur:	€ 1.200,-	BVW 3.3.339
			Bij een langduriger tekort dan 5 uur, voor elk uur:	€ 300,-	BVW 3.3.340

4. Onder Hoofdstuk 4, paragraaf 2: gegevensverstrekking, wordt de rij met feitcode BVW 4.2.007 vervangen door:

37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 lid 1 Bvr jo. 3.13 Rsp jo. bijlage A1 Rsp	31 Bvb jo. 5.3 lid 2 Bvr jo. 3.13 Rsp jo. bijlage A1 Rsp	Als gezagvoerder in de periode van 48 uur voorafgaand aan het binnenvaren van de betreffende binnenwateren de rusttijden van elk van de bemanningsleden alsmede de vaartijden van het schip niet of niet juist op de wettelijk voorgeschreven wijze hebben vastgelegd.	€ 800,- 2)	BVW 4.2.007
----------	--	--	--	---------------	-------------

5. De rijen met de feitcodes 4.2.021 tot en met 4.2.035 worden vervangen door:

37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	Als gezagvoerder de exploitatiewijze niet of niet juist op iedere bladzijde van het vaartijdenboek hebben aangetekend.	€ 100,-	BVW 4.2.021
37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	Als gezagvoerder zodra de vaart begint, dan wel de vaart wordt voortgezet, de gegevens van kolom 1, 2, 3 en 4 in het vaartijdenboek niet of niet juist hebben aangetekend:		
			Voor elke niet of niet juist ingevulde dag	€ 270,-	BVW 4.2.022
37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	Als gezagvoerder zodra de vaart wordt onderbroken, dan wel wordt beëindigd, de gegevens van kolom 1, 5, 6 en 7 in het vaartijdenboek niet of niet juist hebben aangetekend:		
			Voor elke niet of niet juist ingevulde dag	€ 270,-	BVW 4.2.026
37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	Als gezagvoerder bij het voor de eerste keer aan boord komen van de bemanning en bij verandering van samenstelling van de bemanning kolom 8 van het vaartijdenboek niet of niet juist hebben ingevuld.	€ 200,-	BVW 4.2.030



---

37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid1 Rsp	Als gezagvoerder voor 08.00 uur de volgende ochtend de rusttijden in kolom 9 t/m 11 van het vaartijdenboek niet of niet juist niet juist hebben ingevuld. 5)		
			Voor elke niet of niet juist ingevulde dag	€ 270,-	BVW 4.2.031
37 lid 2	31 Bvb jo. 1.9 Bvr jo. 1.7 Bvr jo. 3.13 lid 1 Rsp	31 Bvb jo. 5.12 Bvr jo. 3.13 lid1 Rsp	Als gezagvoerder bij wisseling van de bemanning telkens het tijdstip aan en van boord gaan niet of niet juist vermelden in kolom 12 en 13 van het vaartijdenboek.	€ 100,-	BVW 4.2.035

---

## ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2019.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



## TOELICHTING

### Aanleiding en noodzaak

Met deze wijzigingsregeling is het op 7 december 2018 aangenomen protocol 2018-II-10 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart geïmplementeerd in bijlage 1.9 van de Binnenvaartregeling (hierna: Bvr). Hierin is het Reglement scheepvaartpersoneel op de Rijn (hierna: Rsp) opgenomen. Daarnaast is een aantal omissies in de Bvr hersteld. Tevens is een aantal bepalingen verduidelijkt die betrekking hebben op vrijstellingsbewijs voor open rondvaartboten van het Amsterdamse grachten-type.

### Effecten

#### *Financiële lasten*

Onderdeel G betreft een gewijzigd model vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype. Dit nieuwe model wordt met ingang van de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling uitgegeven en gaat het bestaande pasje vervangen. Dit brengt de volgende kosten met zich mee: 108 pasjes dienen te worden vervangen à € 27,90. Totaal komt dit uit op € 3013,20. Het nieuwe pasje wordt door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen aan de desbetreffende schippers toegezonden. Zij hoeven dus niet zelf een nieuw pasje aan te vragen.

#### *Regeldrukgevolgen*

Als gevolg van deze wijzigingen zal de regeldruk niet significant wijzigen.

De in de onderdelen A, B en E opgenomen aanpassingen van de regeling hebben geen gevolgen voor de regeldruk omdat het hier de implementatie van richtlijn (EU) 2016/1629 betreft. Deze richtlijn kent geen inhoudelijke wijzigingen.

De in onderdeel C opgenomen wijziging brengt eveneens geen gevolgen voor de regeldruk met zich mee omdat dit uitsluitend een verduidelijking van bestaande regelgeving betreft.

Onderdeel D betreft de wijziging van het Rsp die met zich meebrengt dat bemanningsleden van een schip dat in de exploitatiewijze A1 en A2 vaart, zoals bedoeld in artikel 3.10 van het Rsp, ook tijdens de vaart mogen rusten. Als gevolg van deze wijziging zal de regeldruk naar verwachting afnemen omdat het schip door kan varen terwijl er wordt gerust. Voorheen moesten bemanningsleden buiten de vaart kunnen rusten. Dat beperkte de inzetbaarheid van het schip. Wel zijn er geluidseisen gesteld aan de plek waar door de bemanningsleden wordt gerust. Deze eisen zijn echter niet nieuw en werden al onder de oude richtlijn 2006/87 aan slaapruimtes gesteld. Nu zijn deze eisen in artikel 15.02 van de ES-TRIN opgenomen.

Onderdeel F betreft het herstel van een omissie.

In onderdeel H wordt de in bijlage 11.1 bij de Bvr opgenomen boetecatalogus aangepast aan de in onderdeel D opgenomen wijzigingen. Hierdoor wordt het opleggen van boetes bij overtreding van die bepalingen mogelijk gemaakt.

#### *Advies ATR*

Er is advies gevraagd aan de ATR met betrekking tot de effecten die de wijziging van de Binnenvaartregeling heeft. ATR deelt de mening dat er geen omvangrijke gevolgen zijn voor de regeldruk en heeft om die reden geen formeel advies uitgebracht.

### Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

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. De onderhavige wijzigingsregeling is voor een HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) aan de ILT voorgelegd en is handhaafbaar en uitvoerbaar bevonden. Wel is opgemerkt dat de handhaving wordt bemoeilijkt omdat de koppeling tussen rust en stilliggen een belangrijke indicator was voor de naleving van de rusttijden. Nu er tijdens de vaart mag worden gerust vervalt die koppeling. Handhaving zal zich in het vervolg meer richten op de vraag of er aan de voorwaarden voor het rusten in de





exploitatiewijzen A1 en de A2 tijdens de vaart wordt voldaan en of de maximale vaartijden in deze exploitatiewijzen worden nageleefd.

Het controlemiddel voor rusttijden is het vaartijdenboek. Bij de controles op de Binnenvaartwet hebben veel overtredingen betrekking op het niet invullen van het vaartijdenboek. Daarnaast worden er regelmatig onjuiste aantekeningen gesignaleerd. Voor een adequate handhaving is het noodzakelijk dat de boetecatalogus in bijlage 11.1 van de Binnenvaartregeling wordt aangepast. Dit betreft het toevoegen van een boetefeit voor het niet naleven van de maximale vaartijden in de exploitatiewijzen A1 en A2 en het opnemen van een boetefeit voor het onjuist invullen van het vaartijdenboek. De wijzigingen zijn in onderdeel H opgenomen.

## **Consultatie**

Er heeft geen (internet)consultatie plaatsgevonden over deze wijzigingsregeling omdat er sprake is van strikte implementatie en het herstel van enkele omissies. Consultatie zal niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van de wijzigingsregeling. De wijzigingen brengen geen ingrijpende veranderingen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven met zich mee en zullen ook geen ingrijpende gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk.

## **Inwerkingtreding**

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 juli 2019 in werking. Dit is implementatiedatum opgenomen in protocol 2018-II-10 van de CCR.

Op grond van het kabinetsbesluit tot instelling van Vaste Verandermomenten dient een regeling op één van de vier vaste verandermomenten in werking te treden en dient een invoeringstermijn van twee maanden te worden aangehouden. Implementatie van Europese of internationale regelgeving is één van de uitzonderingsgronden met betrekking tot het beleid ten aanzien van de vaste verandermomenten van regelgeving. Met deze regeling wordt protocol 2018-II-10 van de CCR geïmplementeerd. Verder is een aantal omissies hersteld en een aantal artikelen verduidelijkt. Reparatie van regelgeving is eveneens één van de uitzonderingsgronden.

## **Artikelsgewijs**

### ***Onderdelen A, B en E***

Met de in de onderdelen A en B opgenomen wijzigingen zijn de artikelen 3.9 en 3.10 aangepast aan de gewijzigde benaming van het 'communautaire binnenvaartcertificaat' naar 'Uniebinnenvaartcertificaat' zoals dat in richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG wordt gehanteerd. Deze artikelen zijn abusievelijk niet meegenomen in de eerdere wijziging van de Binnenvaartregeling.

Met onderdeel E is in Bijlage 3.7 alsnog de verwijzing naar de nieuwe bijlage 1.1a opgenomen. Deze verwijzing was bij de eerdere wijziging van de Binnenvaartregeling over het hoofd gezien.

### ***Onderdeel C***

Met deze wijziging is in artikel 7.5 verduidelijkt dat het vaarbewijs (vrijstellingsbewijs van het groot vaarbewijs) voor rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype tevens de mogelijkheid omvat om met open rondvaartboten te varen waarvoor (slechts) een klein vaarbewijs is vereist. Hierover bestond onduidelijkheid omdat dit nergens expliciet werd vermeld. Dat leidde ertoe dat dit in de praktijk werd gedoogd. De vereisten voor het verkrijgen van het vrijstellingsbewijs/vaarbewijs zijn hoger dan die voor het verkrijgen van het klein vaarbewijs. Naast de benodigde theoretische kennis, maakt ook praktijkvaardigheid in het varen met rondvaartboten met een lengte tot 20 meter onderdeel uit van opleiding en examen, terwijl voor het klein vaarbewijs uitsluitend theoretische kennis is vereist. Met deze wijziging is nu duidelijker vastgelegd dat het meerdere ook het mindere omvat.

### ***Onderdeel D***

De verplichting in de artikelen 3.11 en 3.12 van Bijlage 1.9 dat de bemanning van een schip dat in de exploitatiewijze A1 en A2 vaart, in vierentwintig uren acht, respectievelijk zes uren buiten de vaart moet rusten, beperkt de inzet van die schepen, en daarmee de concurrentiekracht. De verplichting om





buiten de vaart te rusten was in het leven geroepen om de bemanning als geheel de gelegenheid te bieden voldoende uit te rusten, om daarna de werkzaamheden aan boord op een veilige manier te kunnen hervatten. Hetzelfde kan echter worden bereikt als bemanningsleden tijdens de vaart aan boord een ononderbroken rust van 6, respectievelijk 8 uren kunnen genieten in een ruimte waarvan de maximale geluidsdruk 60 dB(A) is, overeenkomstig hetgeen daaromtrent is geregeld in artikel 15.02, vijfde lid, onderdeel b, van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN). Op een schip dat in de exploitatiewijze B (continu) vaart, is dit immers ook mogelijk. In de continuvaart is er voor de bemanningsleden niet de verplichting om buiten de vaart te rusten. Wel moet er in een periode van 48 uren twee maal 6 uren ononderbroken kunnen worden gerust in een ruimte waarvan de maximaal toegelaten geluidsdruk 60 dB(A) is. Dat aan de eis voor de maximale geluidsdruk is voldaan, moet blijken uit het binnenschipcertificaat, ook voor wat betreft schepen die zijn gebouwd vóór 1 april 1976. Het schip dient daartoe voor keuring en vermelding in het binnenschipcertificaat aan de desbetreffende autoriteit te worden aangeboden.

Ook ten tijde dat er aan boord in de A1 vaart of in de A2 vaart door één of meerdere bemanningsleden wordt gerust, moet de veilige vaart zijn gewaarborgd. Dat is mogelijk als er bij de inzet van de minimumbemanning steeds rekening wordt gehouden met laad-, los-, en ankerhandelingen die moeten worden verricht, de sluisen die moeten worden gepasseerd en de andere veiligheidsaspecten. Het valt binnen de verantwoordelijkheid van de schipper om, rekening houdend met deze aspecten, te beslissen wie wanneer tijdens de vaart zijn rusttijd mag nemen. Hij moet erop letten dat het aantal bemanningsleden dat vereist is met het oog op de veiligheid aan boord van het schip, ingezet wordt, dat wil zeggen dienst heeft. In ieder geval moet er minstens één schipper dienstdoen. Dat is dan ook als voorwaarde voor het rusten aan boord tijdens de vaart in artikel 3.11, vierde lid (nieuw), opgenomen.

De maximale vaartijden in de A1 en in de A2 vaart als opgenomen in artikel 3.10, eerste en tweede lid, blijven onverkort van toepassing. Dat is ook het geval met artikel 3.11, vierde lid, waarin is geregeld dat een bemanningslid gedurende zijn verplichte rusttijd niet voor enigerlei taak mag worden ingezet, ook niet om toezicht te houden of stand-by te zijn, behalve voor wat betreft de in de politievoorschriften bedoelde wacht- en toezichtstaken voor stilliggende vaartuigen.

Indien tijdens de vaart is gerust moet, om aan te tonen dat een rusttijd van acht, respectievelijk zes uren in acht is genomen, naast een kopie van het vaartijdenboek van het schip waarop de laatste reis van het desbetreffende bemanningslid heeft plaatsgevonden ook een kopie van het binnenschipcertificaat van dat schip worden overgelegd, ten bewijze dat is gerust in een ruimte die voldoet aan de geluidseisen bepaald in artikel 3.11, vierde lid.

### **Onderdeel F**

Met deze wijziging wordt een omissie hersteld. Het ICC is een in Nederland erkend vaarbewijs. Verzuimd was dit in bijlage 7.1 op te nemen.

### **Onderdeel G**

In het nieuwe, gewijzigde, model vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype is nu duidelijker aangegeven voor welke scheepvaartwegen de vrijstelling van toepassing is: alleen voor scheepvaartwegen van zone 4 en ook voor scheepvaartwegen van zone 3, voor zover daarvoor toestemming is gegeven door de desbetreffende bevoegde autoriteit. Daarnaast is de opmaak van het pasje in overeenstemming gebracht met die van het groot- en het beperkt groot vaarbewijs.

### **Onderdeel H**

De koppeling van rust en niet varen in de A1 en A2 was een belangrijke indicator voor de naleving van de rusttijden. Deze koppeling verdwijnt door de wijziging. Het toezicht zal zich daarom richten op de vraag of er aan de voorwaarden voor het rusten in de A1 en de A2 tijdens de vaart wordt voldaan en of de maximale vaartijden in deze exploitatiewijzen worden nageleefd. Daarom wordt een boetefeit voor het niet naleven van de maximale vaartijden in de exploitatiewijzen A1 en A2 in bijlage 11.1 Binnenvaartregeling opgenomen. Nu de boete betrekking kan hebben op een langere periode is het bedrag van de boete hierop aangepast. Die was € 1.000,- per uur en nu € 500,- per uur. Het controlemiddel voor onder andere vaartijden en rusttijden is het vaartijdenboek. Bij de controles op de Binnenvaartwet hebben veel overtredingen betrekking op het niet invullen van het vaartijdenboek. Er wordt echter ook vaak vastgesteld dat het vaartijdenboek onjuist wordt ingevuld. Voor deze onjuiste aantekeningen was geen boetefeit in bijlage 11.1 Binnenvaartregeling opgenomen. Door dit



---

toe te voegen kan het niet juist invullen van het vaartijdenboek ook bestuurlijk worden gehandhaafd.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*