



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 oktober 2021, nr. IENW/BSK-2020/100129, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van protocol 2018-II-7 en protocol 2019-I-11 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en een aantal andere wijzigingen, alsmede tot wijziging van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren in verband met de implementatie van protocol 2018-II-13

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de op 7 december 2018 aangenomen protocollen 2018-II-7 en 2018-II-13 en het op 29 mei 2019 aangenomen protocol 2019-I-11 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

Alsmede gelet op de artikelen 8, eerste en tweede lid, en 22, eerste, tweede en vierde lid, van de Binnenvaartwet, de artikelen 11, 18 en 19 van het Binnenvaartbesluit, artikel 106, tweede lid, van het Besluit zeevarenden en artikel 4, eerste lid, van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitie-reglement;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van *ES-TRIN* wordt '2017/1' vervangen door '2019/1'.
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van de rangschikking door een puntkomma, wordt een begripsomschrijving toegevoegd, luidende:

verordening (EU) 2016/1628: verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG (PbEU 2016, L 252).

B

Artikel 1.18 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, onderdeel b, wordt '8a.01, 8a.02, achtste lid, 8a.03, eerste en tweede lid, 8a.04, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, 8a.05, eerste, tweede en derde lid, 8a.06, derde lid, 8a.08, eerste, derde en vierde lid, 8a.09, 8a.10, eerste, tweede en derde lid, 8a.11, eerste lid, 8a.12, eerste lid, aanhef en onderdeel b,' vervangen door '9.00, tweede lid, 9.01, vijfde lid, 9.05, 9.06, 9.07, 9.08 en artikel 9.09, tweede lid, onderdeel b,'.
2. In het derde lid, onderdeel a, wordt na '5.04, eerste lid,' ingevoegd 'en' en vervalt 'en 3.03, eerste lid, onder a, 3.06, eerste, derde en vierde lid en 3.13, tweede en vierde lid'.

C

Artikel 2.9, vierde lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van onderdeel a vervalt 'of'.



2. Onder verlettering van onderdeel b tot onderdeel c wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- b. ten minste 18 jaar en in het bezit van de verklaring praktijkexamen machinist, ten bewijze dat het praktijkexamen machinist binnenvaart met goed gevolg is afgelegd bij een daartoe door het CBR erkend opleidingsinstituut; of

D

In artikel 3.4, derde lid, onderdeel f, wordt na 'veerboten' ingevoegd 'en passagiersschepen die een openbaar vervoersdienst onderhouden tussen plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde en de zeemonding daarvan'.

E

Artikel 5.15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'Motorschepen ingevoegd 'en zelfvarende drijvende werktuigen'.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Zelfvarende drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 20 meter zijn vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.6, eerste lid, voorgeschreven minimumbemanning, indien wordt voldaan aan de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, onder a, onderdelen 1° tot en met 4° en 7° tot en met 10°.

F

Na artikel 5.17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.17a

Snelle veerponten waar zich maximaal 12 passagiers aan boord kunnen bevinden zijn, voor zover zij in de exploitatiewijze A1 varen, vrijgesteld van de ingevolge artikel 5.6, zesde lid, voorgeschreven minimumbemanning, mits de minimumbemanning bestaat uit een schipper.

G

In artikel 7.6, tweede lid, onderdeel b, wordt 'een dienstboekje als bedoeld in artikel 5.4.1, waaruit blijkt dat de aanvrager een vaartijd van tenminste 180 vaardagen heeft behaald, ten minste een klein vaarbewijs I en een marifoon certificaat' vervangen door 'en een vaartijdverklaring afgegeven door de Stichting Afvalstoffen en vaardocumenten Binnenvaart, waaruit blijkt dat de aanvrager ten minste 180 vaardagen heeft behaald, waarvan tenminste 90 vaardagen zijn behaald tijdens het praktijkexamentraject, hetgeen kan worden aangetoond door middel van een dienstboekje of een werkgeversverklaring, vergezeld van op de desbetreffende periode van toepassing zijnde salarisstroken.'

H

In artikel 7.21, eerste lid, wordt 'en verklaring praktijkexamen matroos' vervangen door ', verklaring praktijkexamen matroos en een verklaring praktijkexamen machinist'.

I

Bijlage 1.1 Reglement onderzoek schepen op de Rijn, wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1.01, vijfentwintigste lid, wordt '2017/1' vervangen door '2019/1'.

2. Artikel 1.06 komt te luiden:

Artikel 1.06 Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om:

- a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten, dan wel
- b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast.



3. In artikel 2.12, eerste lid, vervalt 'en in hoofdstuk 8a van dit reglement'.

4. Artikel 2.21, lid 8.1, vervalt.

5. De hoofdstukken 8A en 8b vervallen.

6. De bijlagen J en T vervallen.

J

Bijlage 1.9 Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1.01, veertigste lid, wordt '2017/1' vervangen door '2019/1'.

2. Artikel 1.02 komt als volgt te luiden:

Artikel 1.02 Voorschriften van tijdelijke aard van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart kan voorschriften van tijdelijke aard vaststellen met een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaren, wanneer het noodzakelijk wordt geacht om:

- a) in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten, dan wel
- b) proefnemingen mogelijk te maken, waardoor de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer niet worden aangetast.

K

Bijlage 3.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift van bijlage 3.7 komt te luiden 'Technische voorschriften voor veerboten en passagiersschepen als bedoeld in artikel 3.4, derde lid, onderdeel f'.

2. Het opschrift van artikel 1.2 komt te luiden 'Toepassing van bijlage 1.1a op veerboten'

3. Aan hoofdstuk 1 worden twee artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 1.3. Toepassing van bijlage 1.1a op passagiersschepen als bedoeld in artikel 3.4, derde lid, onderdeel f

1. Passagiersschepen als bedoeld in artikel 3.4, derde lid, onderdeel f, voldoen in aanvulling op de bepalingen van bijlage 1.1a, aan de bepalingen van bijlage 3.1.
2. In afwijking van bijlage 3.1 kunnen deze passagiersschepen in plaats van een in hoofdstuk 9 van bijlage 1.1a voorgeschreven motor een andere motor plaatsen en gebruiken indien:
 - a. het vermogen van de motor meer bedraagt dan 1250 kW;
 - b. door metingen van een geaccrediteerde testinstelling wordt aangetoond dat de emissiewaarden van Verordening (EU) 2016/1628 voor vergelijkbare motoren worden gehaald; en
 - c. ten genoegen van de Commissie van Deskundigen wordt aangetoond dat vergelijkbare motoren die voldoen aan verordening (EU) 2016/1628, niet beschikbaar zijn.

Artikel 1.4. Toepasselijkheid van deze bijlage op veerboten

De bepalingen van de hoofdstukken 2 tot en met 10 van deze bijlage zijn van toepassing op veerboten, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald.

L

Bijlage 5.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aan het eind van de tabel opgenomen voetnoten wordt na voetnoot '***** de machinist mag worden vervangen door een volmatroos' een aantekening ingevoegd, luidende: 'Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m'.

2. In de aan het eind opgenomen aantekening 'Wanneer een duwbak breder is dan 15 meter is, op basis van de lengte van het samenstel, de naast hogere groep van toepassing' wordt de puntkomma aan het eind vervangen door een punt.



Prinses Margrietkanaal	111	11,50	3,50
------------------------	-----	-------	------

2. Aan de rij *Prinses Margrietkanaal* wordt een rij toegevoegd, luidende:

Vaarweg tussen Lorentzsluis en Harlingen, inclusief het vaarweggedeelte dat aansluit vanaf de Doove Balg (de Boontjes)	135	11,50	3,50 ²⁷
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	-------	--------------------

3. De drie rijen onder *Groningen*, beginnende met Van Starckenborghkanaal, worden vervangen door:

Van Starckenborghkanaal	111	11,50	3,50
Eemskanaal van km 0,00 t/m km 4,00	143,50	13	5
Eemskanaal vanaf km 4,00	111	11,50	3,50

4. Aan de rij Haven Marken wordt een rij toegevoegd, luidende:

Vaarweg tussen Stevinsluis en Den Helder, via het Vissersgaatje en het Malzwin	120	11,50	3,20 ²⁸
--------------------------------------------------------------------------------	-----	-------	--------------------

5. De rij onder *Noord-Holland/Utrecht*, beginnende met Lekkanaal, wordt vervangen door:

Lekkanaal			
≤ 116,50 m	116,50	22,90	4,0 ⁷
> 116,50 m en ≤ 135 m	135	22,80	4,0 ⁷
> 135 m	193	11,45	4,0 ⁷

6. De rij onder *Noord-Holland/Utrecht*, beginnende met Merwedekanaal (benoorden de Lek), wordt vervangen door:

Merwedekanaal			
– tussen Spinozabug- Amsterdam Rijnkanaal	110	11,50	2,80 ⁸
– tussen Spinozabrug en Liesboschbrug	38	11,50	2,40 ⁸
– tussen Liesboschbrug en Amsterdam Rijnkanaal	110	11,50	2,40 ⁸
– tussen de Koninginnesluis en de Zuidersluis	110	11,50	2,80 ^{8a}

7. De rijen onder *Noord-Holland/Utrecht*, beginnende met 'Gekanaliseerde Hollandsche IJssel' tot aan *Zuid-Holland* komen te vervallen.

8. De rij onder *Zuid-Holland*, beginnende met Beneden Merwede, komt te luiden:

Beneden Merwede			4,50 ¹⁰
-----------------	--	--	--------------------

9. De rij onder *Zuid-Holland*, beginnende met Noord, komt te luiden:

Noord			4,50 ¹⁰
-------	--	--	--------------------

10. Voetnoot 7 komt te luiden:

⁷ Bij een waterstand van NAP – 0,60 m of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP – 0,60 m.



11. Voetnoot 8 komt te luiden:

⁸ Bij een waterstand van NAP – 0,60 m op het Amsterdam-Rijnkanaal of zoveel minder dan de waterstand lager is dan NAP – 0,60m.

12. Na voetnoot 8 wordt een voetnoot ingevoegd, luidende:

^{8a} Bij een waterstand van NAP + 1,35 m of hoger of zoveel minder als de waterstand op de Lek bij de Koninginnesluis is.

13. Aan voetnoot 26 worden twee voetnoten toegevoegd, luidende:

²⁷ Bij een waterstand te Harlingen van NAP + 0,75 m of zoveel minder dan de verwachte waterstand te Harlingen tijdens de passage lager is.

²⁸ Bij een waterstand te Harlingen van NAP + 0,66 m of zoveel minder dan de verwachte waterstand te Harlingen tijdens de passage lager is.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt ten aanzien van artikel I, onderdelen C en H, terug tot en met 1 april 2019.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser*



TOELICHTING

Hoofdpijnen wijzigingsregeling

Implementatie CCR-besluiten

Met deze wijzigingsregeling zijn het op 7 december 2018 aangenomen protocol 2018-II-7 en het op 29 mei 2019 aangenomen protocol 2019-I-11 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) geïmplementeerd in de Binnenvaartregeling (hierna: Bvr).

Verklaring praktijkexamen machinist

De verklaring praktijkexamen machinist is ingevoerd als bewijs dat het praktijkexamen machinist binnenvaart als sluitstuk van het nieuw in het leven geroepen praktijkexamentraject, met goed gevolg is afgelegd. Tot voor kort werd in het nautisch onderwijs geen opleiding tot machinist meer aangeboden, omdat daar mede door de modernisering van motoren van binnenschepen onvoldoende vraag meer naar was. Alleen voor passagiersschepen en duwstellen schreef de regelgeving in sommige gevallen nog voor dat er een machinist aan boord moet zijn. Daarom is in april 2019 opnieuw met een opleiding tot machinist gestart. De opleiding voldoet ook aan de voorwaarden die in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor de vaart op de Rijn, Waal en Lek aan de beroepskwalificatie van de machinist worden gesteld: een met goed gevolg afgelegd eindexamen van een vakopleiding op het gebied van motoren of werktuigbouwkunde. Deze wijziging is deels met terugwerkende kracht tot en met 1 april 2019 in werking getreden, omdat het praktijkexamentraject machinist op die datum is gestart als een pilottraject en er daarom formeel nog geen verklaring praktijkexamen kon worden afgegeven.

Vrijstelling bemanningseisen

Er is een vrijstelling opgenomen van de bemanningseisen voor drijvende werktuigen en de bemanning van snelle watertaxi's.

Wijziging aantonen vaartijd schipper rondvaartboot

Daarnaast is het formeel mogelijk gemaakt de benodigde vaartijd in het praktijkexamentraject schipper rondvaartboot beperkt vaargebied zowel aan te tonen door middel van een dienstboekje als door middel van een werkgeversverklaring in combinatie met salarisstroken.

Technische voorschriften veeboten

Door onderhavige regeling wordt mogelijk gemaakt dat schepen die varen op (het Nederlandse deel van) de Waddenzee, een motor kunnen plaatsen die qua uitstoot op hetzelfde niveau zit als de Stage V-emissienorm. In de artikelsgewijze toelichting bij onderdeel P wordt deze wijziging nader toegelicht.

Wijziging Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren

De wijzigingen met betrekking tot de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren (Rcar) komen voort uit het op 7 december 2018 door de CCR aangenomen protocol 2018-II-13. Voorschriften die door de CCR worden vastgesteld, zijn van toepassing op de wateren die vallen onder de Herziene Rijnvaartakte (de Aktewateren). De implementatie van die voorschriften vindt plaats in het Rijnvaartpolitierglement 1995. Voor de overige nationale wateren zijn de voorschriften onder andere vastgelegd in het Binnenvaartpolitierglement en de Rcar. In verband met het streven de voorschriften voor de overige nationale binnenwateren zoveel mogelijk in lijn te brengen met de voorschriften van de Aktewateren, zijn, zoals gebruikelijk, de voorschriften van de CCR ook overgenomen in de Rcar. Als gevolg hiervan zijn enkele technische wijzigingen aangebracht in de Rcar.

Administratieve lasten

De administratieve lasten zullen als gevolg van de implementatie van de in de aanhef genoemde CCR-protocollen niet wijzigen, omdat het daarbij niet om inhoudelijke wijzigingen gaat. De afweging voor wat betreft nut en noodzaak en een impactassessment heeft in het traject van totstandkoming van deze resoluties in CCR verband plaatsgevonden.

De opleiding tot machinist duurt een jaar en heeft een studiebelasting van 1.680 uur (drie praktijkexamenvakken van ieder 40 uur inbegrepen) inclusief examinering en verkrijging van de verklaring



praktijkexamen machinist. De opleiding kost de kandidaat in totaal ongeveer € 5.700,-. Aan het pilottraject dat op 1 april 2019 is gestart hebben 12 kandidaten deelgenomen. Er wordt verwacht dat het aantal leerlingen in de komende jaren rond de 50 per jaar zal liggen. Deze wijzigingen brengen ook geen administratieve lasten met zich mee. Hiermee wordt mogelijk gemaakt dat degenen die met goed gevolg een door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) erkende opleiding hebben gevolgd, aan de slag kunnen als machinist in de binnenvaart. Daarnaast blijft ook de mogelijkheid bestaan de beroepskwalificatie machinist te verkrijgen door ten minste twee jaar als volmatroos op een gemotoriseerd binnenschip dienst te doen.

De wijziging betreffende de vrijstelling van de minimum bemanningseisen voor drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 20 meter brengt een vermindering van de administratieve lasten met zich mee. Er zijn naar schatting 1000 drijvende werktuigen waarop deze vrijstelling van toepassing is. De vrijstelling houdt in dat er op het drijvende werktuig alleen een schipper aanwezig moet zijn, die in het bezit is van het vereiste vaarbewijs, en geen matroos. De besparing bestaat, gedurende de periode dat het drijvend werktuig voor werkzaamheden wordt ingezet, uit de loonkosten van een matroos.

De wijziging van een tweetal boetefeitcodes in bijlage 11.1 bij de Binnenvaartregeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van binnenvaartschippers. De wijziging heeft alleen tot doel de handhavingmogelijkheden te verbeteren en vraagt geen inspanningen van de schippers.

Met de wijziging van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren is in enkele gevallen sprake van een afname van de administratieve lasten. Zo leidt het vervallen van de verplichting de technische benaming te melden tot een afname, aangezien er minder informatie in de melding hoeft te worden opgenomen. Met de wijziging van de maximale toegestane afmetingen is aangesloten bij de bestaande praktijk. In een aantal gevallen werden de afmetingen al toegestaan door het afgeven van een ontheffing. Dergelijke ontheffingen – om te mogen varen met de in deze wijziging opgenomen (grotere) afmetingen – hoeven niet meer te worden aangevraagd. Als gevolg van deze wijziging is de verwachting dat er per jaar 30 ontheffingen minder hoeven te worden afgegeven. De tijd die met een aanvraag gemoeid is, is circa één uur. Uitgaande van een intern uurtarief van 34,- euro op basis van de ISCO-08-index komt dat neer op een jaarlijkse besparing van 1.020,- euro. Het aanpassen van de marifoonkanalen of het blokgebied heeft geen toename van de administratieve lasten tot gevolg. De verplichting tot melden voor een sluis of het blokgebied bestaat reeds, het melden moet nu alleen plaatsvinden op een ander kanaal dan wel op een andere plek.

De overige wijzigingen brengen geen administratieve lasten met zich mee.

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

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 uitvoerbaar en handhaafbaar bevonden. Wel is naar aanleiding van de opmerkingen van de ILT een aantal tekstuele aanpassingen in regeling en toelichting aangebracht.

Advisering en consultatie

Internetconsultatie

Over het voorstel is van 22 oktober tot 23 november 2020 geconsulteerd via www.internetconsultatie.nl. Hierop is op 23 november 2020 een reactie binnengekomen van de Vereniging van Waterbouwers. Verzocht wordt om de bemanningseisen te beperken tot 'drijvende werktuigen die zelfvarend zijn tijdens transport', en goed te bekijken of en in welke mate het wijzigingsvoorstel onbedoeld doorwerkt in de technische vereisten voor drijvende werktuigen, zoals verblijven, veiligheidsmiddelen en navigatieapparatuur.

Naar aanleiding van de opmerkingen is artikel 5.15, zesde lid, aangepast en is de benaming drijvende werktuigen aangevuld met 'zelfvarende', zodat nu duidelijker is dat het artikel alleen van toepassing is op 'zelfvarende drijvende werktuigen'.

Onderzocht is of de vrijstelling van de bemanningseisen onbedoeld doorwerkt op de in bijlage 3.12 opgenomen technische vereisten voor kleine drijvende werktuigen. Daarvoor is bekeken in hoeverre



de in artikel 3.14, eerste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp) opgenomen uitrustingsstandaard S1 doorwerkt op de in bijlage 3.12 opgenomen technische vereisten voor kleine drijvende werktuigen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat wat deze werktuigen betreft wordt gevaren in exploitatiewijze A1 (vaart van ten hoogste 14 uur) zoals bepaald in artikel 3.10, eerste lid, van het Rsp. In artikel 2 van bijlage 3.12 is voorgeschreven dat kleine drijvende werktuigen moeten voldoen aan de in Hoofdstuk 22 van ES-TRIN opgenomen eisen. In het tweede lid van artikel 2 van bijlage 3.12, wordt een aantal van de eisen uit ES-TRIN weer uitgezonderd. Gebleken is dat de uitrustingsstandaard S1 zoals opgenomen in artikel 3.14, eerste lid, van het Rsp grotendeels overeenkomt met de bepalingen uit ES-TRIN die op grond van artikel 2 van bijlage 3.12 al golden voor de kleine drijvende werktuigen. In de onderstaande tabel zijn beide regelingen naast elkaar gezet. In artikel 3.14, eerste lid, van het Rsp zijn overigens geen uitrustingsstandaarden opgenomen voor verblijven, veiligheidsmiddelen of navigatieapparatuur. Geconcludeerd kan worden dat er niet alsnog technische eisen worden opgelegd, via de bepalingen van artikel 3.14 van het Rsp, die in bijlage 3.12 van de Bvr zijn uitgezonderd voor kleine drijvende werktuigen.

Artikel 3.14, eerste lid, Rsp	Bijlage 3.12 Technische eisen kleine drijvende werktuigen
1.1 A	7.04 en 8.03 ES-TRIN
1.1 B	7.03 en 8.03 ES-TRIN
1.1 C	22.02, derde lid, onderdeel a ES-TRIN
1.1 D	7.04 ES-TRIN
1.1 E	7.05 ES-TRIN
1.1 F	7.08 ES-TRIN
1.1 I	
1.1 J	
1.1 K	Artikel 11 Bijlage 3.12
1.1 L	7.01 en 7.03 ES-TRIN
1.1 M	6.01 ES-TRIN

Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van de dag na de dag van publicatie van de wijzigingsregeling in de Staatscourant in werking. De protocollen 2018-II-7 en 2019-I-11 zijn respectievelijk op 1 december 2019 en 1 januari 2020 inwerkinggetreden. Op grond van het kabinetsbesluit tot instelling van vaste verandermomenten en Aanwijzing 4.17, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, dient een regeling op een van de vier vaste verandermomenten in werking te treden. Implementatie van Europese of internationale regelgeving is een van de uitzonderingsgronden met betrekking tot het beleid ten aanzien van de vaste verandermomenten van regelgeving, waarvan voor deze wijzigingsregeling gebruik wordt gemaakt. Om dezelfde reden wordt, op grond van Aanwijzing 4.17, vierde en vijfde lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving, afgeweken van de minimumtermijn van twee maanden tussen de publicatiedatum en het tijdstip van inwerkingtreding.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

De onder 1 opgenomen wijziging houdt verband met de implementatie van resolutie 2019-I-11 van de CCR.

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (hierna ES-TRIN) heeft de editie 2019/1 van ES-TRIN goedgekeurd. In deze versie zijn in vergelijking met de ES-TRIN 2017/1 onder andere onderstaande wijzigingen aangebracht:

- voorschriften voor automatische uitwendige defibrillatoren;
- voorschriften voor brandblusinstallaties – K2CO₃;
- bijzondere bepalingen voor elektrische aandrijvingen (hoofdstuk 11);
- overgangsbepalingen voor:
 - geluidsgrenzen,
 - motoren,
 - elektrische apparaten en installaties,
 - bijboten,
 - vluchtwegen van passagiersschepen,



- voortstuwingssysteem van passagiersschepen en
- noodzakelijke voorzieningen achter het achterpiekschot.

Met dit onderdeel is een verwijzing naar de nieuwe ES-TRIN 2019/1 opgenomen in de Bvr.

De onder 2 opgenomen verwijzing naar verordening (EU) 2016/1628 houdt verband met de wijziging in onderdelen D en K. Zie de toelichting aldaar.

Onderdeel B

De wijziging onder 1 houdt verband met de hieronder in onderdeel K opgenomen wijzigingen. Daar vervalt hoofdstuk 8A van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (hierna: RosR). Een aantal artikelen uit dat hoofdstuk zijn verplaatst naar hoofdstuk 9 van ES-TRIN 2019/1. Met deze wijziging wordt naar die artikelen verwezen.

De zinsnede 'en 3.03, eerste lid, onder a, 3.06, eerste, derde en vierde lid en 3.13, tweede en vierde lid' was abusievelijk dubbel opgenomen in dit artikel en is met deze wijziging geschrapt.

Onderdeel C en H

Met de wijziging van de artikelen 2.9 (bekwaamheidseisen) en 7.21 (examenreglement en -programma) is deze opleiding gereguleerd. Een dergelijke opleiding moet door het CBR zijn erkend. De opleiding bestaat uit een praktijkexamentraject van in totaal 1 jaar, dat uit drie onderdelen bestaat. Elk onderdeel wordt afgesloten met een portfolio, een theorie- en een praktijkexamen. De kandidaat die alle delen met goed gevolg heeft afgelegd ontvangt een verklaring praktijkexamen machinist op basis waarvan de beroepskwalificatie machinist in het dienstboekje kan worden verkregen. Het examenreglement en het examenprogramma ter verkrijging van de verklaring praktijkexamen machinist worden door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurd. Daartoe is het Besluit examenprogramma's en examenreglementen binnenvaart aangepast.

Onderdelen D en K

Artikel 3.4 is door de wijziging van bijlage 3.7 ook gewijzigd. Door de toevoeging van veerboten vallen veren die een openbare vervoersdienst onderhouden, niet onder het toepassingsbereik van bijlage 1.1a, maar moeten deze voldoen aan de technische voorschriften uit bijlage 3.7. In Bijlage 3.7 van de Bvr zijn de technische voorschriften voor veerboten opgenomen. Artikel 1 van het Binnenvaartbesluit definieert wat een veerboot is. Veerboten vallen niet onder het toepassingsbereik van Richtlijn (EU) 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen¹ en daardoor ook buiten het toepassingsbereik van verordening (EU) 2016/1628. Voor wat betreft de technische eisen die worden gesteld aan veerboten is in Bijlage 3.7 wel aansluiting gezocht bij de technische voorschriften zoals die zijn opgenomen in de ES-TRIN, dat integraal is opgenomen in bijlage 1.1a bij de Binnenvaartregeling.

Naast binnenschepen die onder de definitie van veerboot vallen, varen op (het Nederlandse deel van) de Waddenzee ook binnenschepen die gecertificeerd zijn als passagiersschip en die tevens een openbaar vervoersdienst onderhouden (zonder autodek). In feite kunnen deze schepen daarmee ook worden beschouwd als 'veren' in de zin van Richtlijn (EU) 2016/1629. Met de onderhavige wijziging is dit onderkend. Deze schepen waren gecertificeerd als passagiersschip op basis van Bijlage 3.1 en moesten daarom voldoen aan alle technische eisen voor passagiersschepen. Nieuwe motoren voor deze schepen moesten op grond van hoofdstuk 9 van de ES-TRIN voldoen aan de Stage V-emissienorm uit verordening (EU) 2016/1628. Omdat er echter geen Stage V motoren beschikbaar zijn, die geschikt zijn om in deze schepen te worden geplaatst², zijn deze schepen nu als aparte categorie ondergebracht in Bijlage 3.7. Door deze schepen als veren aan te merken, is het in bepaalde gevallen mogelijk om in plaats van een Stage V-motor een andere motor te plaatsen, indien kan worden aangetoond dat deze qua uitstoot op hetzelfde niveau zit als de Stage V-emissienorm.

Op deze wijze is een vergelijkbaar alternatief geboden aan een specifieke categorie schepen waarvoor geen Stage V-motoren beschikbaar zijn, zodat ook deze schepen (verder) kunnen verduurzamen. Het bieden van een alternatief past ook in de situatie dat op het Duitse deel van de Waddenzee zeevaart-

¹ 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 (Pb EU 2016, L 252/118).

² Het gaat om specifieke motoren met een hoog vermogen, waarvoor de ruimte in de machinekamer van de veren zeer beperkt is en de verwachting is dat deze specifieke motoren er ook niet binnen afzienbare tijd zullen komen.



regelgeving van toepassing is en voor schepen die gecertificeerd zijn volgens die regelgeving ook andere motoren dan Stage V-motoren kunnen worden gebruikt. Voor het overige moeten deze schepen aan alle geldende eisen voor passagiersschepen blijven voldoen.

Onderdeel E

Sinds 1 januari 2019 moeten alle drijvende werktuigen een certificaat van onderzoek of een communautair certificaat hebben. Een zelfvarend drijvend werktuig valt daardoor voor de bemanningssamenstelling onder de in artikel 3.15 van het Rsp opgenomen tabel motorschepen. Op grond daarvan moet in principe met de bemanningssamenstelling schipper en matroos worden gevaren.

In de Bvr zijn voor diverse categorieën van schepen vrijstellingen voor de bemanningssamenstelling opgenomen, ook voor motorschepen met een lengte van minder dan 55 meter. Dit is geregeld in artikel 5.15 van de Binnenvaartregeling. Deze vrijstelling is daarmee ook van toepassing op zelfvarende drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 55 meter. Voor de duidelijkheid zijn met de onderhavige wijziging de zelfvarende drijvende werktuigen nu apart in het artikel genoemd. Drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 20 meter hoeven vanwege hun doorgaans in de tijd beperkte inzet, niet te voldoen aan de in artikel 5.15, eerste lid, onder 5° en 6°, opgenomen verplichting om te beschikken over een vanuit het stuurhuis bedienbaar reserve toplicht en een tachograaf.

Onderdeel F

Het gaat bij deze wijziging specifiek om snelle watertaxi's. Deze moesten, op grond van bijlage 5.8 bij de Bvr, afhankelijk van de snelheid waarmee kan worden gevaren, zijn bemand met een schipper en een matroos (bij meer dan 30 km maar niet meer dan 40 km per uur) of met twee schippers (bij meer dan 40 km per uur). In de praktijk van de afgelopen jaren is gebleken dat gezien de veiligheid en de werkzaamheden die aan boord moeten worden verricht kan worden volstaan met een bemanning van alleen een schipper die, op grond van artikel 14, eerste lid, onderdeel c, sub 2, van het Binnenvaartbesluit, in het bezit is van een groot vaarbewijs. Met deze wijziging is voorzien in een vrijstelling van de in bijlage 5.8 opgenomen verplichting om naast de schipper nog een ander bemanningslid aan boord te hebben. Om watertaxis te onderscheiden van overige typen snelle veerponten is een maximum van 12 passagiers die zich aan boord kunnen bevinden opgenomen. Bij meer dan 12 passagiers geldt de vrijstelling niet.

Onderdeel G

Er bestond onduidelijkheid over hoe kon worden aangetoond dat de 180 vaardagen nodig voor het verkrijgen van de Verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot beperkt vaargebied, waren behaald. Om duidelijk te maken dat dit niet alleen maar kan door middel van in een dienstboekje aangetekende vaardagen, is in de tekst aangegeven dat dat ook kan door middel van een werkgeversverklaring vergezeld van op de desbetreffende periode betrekking hebbende salarisstroken. Ook is duidelijker gemaakt dat van de 180 benodigde vaardagen er minstens 90 tijdens het desbetreffende praktijkexamentraject moeten zijn behaald.

Onderdeel I

Deze wijziging houdt verband met resoluties 2018-II-7 en 2019-I-11 van de CCR.

Voor de onder 1 opgenomen wijziging wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel A.

Met de onder 2 opgenomen wijziging, zoals opgenomen in protocol 2018-II-7, van artikel 1.06, van het RosR is deze bepaling qua bewoording geharmoniseerd met dezelfde bepalingen in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. De artikelen voorzien in de bevoegdheid voor de CCR om tijdelijke maatregelen uit te vaardigen. Met deze wijziging zijn de in de drie reglementen opgenomen artikelen gelijklopend.

Met de onder 3 tot en met 5 opgenomen wijzigingen worden de hoofdstukken 8A en 8b, de artikelen 2.12, eerste lid, en 2.21, lid 8.1, en bijlage J en T van het RosR ingetrokken.

Onderdeel J

Voor een toelichting op de in dit onderdeel opgenomen wijzigingen wordt verwezen naar de toelichting op de onderdelen A, onder 1, en I, onder 2.

Onderdeel L



De zinsnede 'Bovendien is de volgende gelijkwaardigheid van toepassing: 1 duwbak = meerdere duwbakken met een totale lengte tot en met 76,50 m en een totale breedte tot en met 15 m' is bij een eerdere wijziging per abuis vervallen. Met de wijziging is deze zin weer in de voetnoten behorende bij bijlage 5.1 opgenomen.

Onderdeel M

In Bijlage 7.2, paragraaf 1, zijn in de onderdelen 1.3 en 1.4 lijsten opgenomen van bewijzen die volledige dispensatie geven van het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren voor het klein vaarbewijs op alle binnenwateren respectievelijk het klein vaarbewijs op rivieren, kanalen en meren. Een van de daar genoemde bewijzen is het militair vaarbewijs dat wordt afgegeven door de Defensie Vaarschool te Den Helder. Aanvankelijk gold de bovengenoemde dispensatie alleen voor militaire vaarbewijzen die zijn afgegeven in de periode tussen 1 januari 2014 tot 1 januari 2019. De militaire vaarbewijzen worden nog altijd door de Defensie Vaarschool uitgegeven. Daarom is besloten de in de onderdelen 1.3 en 1.4 opgenomen beperking tot 1 januari 2019 te laten vervallen en de dispensatie te laten gelden voor de vaarbewijzen die vanaf 1 januari 2014 zijn afgegeven, zonder einddatum.

Onderdeel N

De onder 1 opgenomen wijziging houdt verband met het, al eerder, vervallen van grote delen van het RosR en de verplaatsing van onderdelen naar bijlage 1.9 bij de Bvr. In tabel 11.1 zijn geen overtredingen van het RosR meer opgenomen. Een verwijzing naar het RosR in het opschrift van de 2e en 3e kolom in Tabel 1 is derhalve niet langer nodig.

Met de onder 2 opgenomen wijziging wordt een omissie hersteld. In artikel 12 van de Binnenvaartwet is de aanduiding binnenschip enige tijd geleden vervangen door schip. Dat is met deze wijziging nu ook in deze feitcode vervangen.

De koppeling van rust en niet varen in de exploitatiewijzen A1 (exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, van de Bvr ten hoogste 14 uur dan wel overeenkomstig artikel 5.4, eerste lid, van de Bvr 16 uur bedraagt) en A2 (exploitatiewijze waarbij de vaartijd van een schip per 24 uur, blijkens de op die periode betrekking hebbende aantekening in het vaartijdenboek, bedoeld in artikel 5.3, tweede lid, van de Bvr, ten hoogste 18 uur bedraagt) in de bijlagen 5.1 tot en met 5.8 van de Bvr was een belangrijke indicator voor de naleving van de rusttijden. Deze koppeling is vervallen door de wijziging in de rusttijdenregeling in artikel 3.11 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn. Het toezicht kan nu worden gericht op de vraag of er aan de voorwaarden is voldaan voor het rusten in de exploitatiewijzen A1 en de A2 tijdens de vaart en of de maximale vaartijden voor deze exploitatiewijzen worden nageleefd. Voor een effectieve handhaving is het van belang om ook bij minder dan 1 uur meer varen handhavend op te kunnen treden om calculerend gedrag te voorkomen. In verband hiermee zijn in het derde lid van dit onderdeel de Feitcodes BVW 3.3.001 en BVW 3.3.002 aangepast.

De wijziging onder 4 corrigeert een abusievelijke verwijzing naar voetnoot 2. Deze is niet van toepassing en wordt daarom geschrapt.

De wijziging onder 5 is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd aan de Tweede Kamer in de brief van 4 december 2018, waarin de resultaten van een naar aanleiding van de motie Visser/Van Helvert (Kamerstukken II, 2016/17, 31 409, nr. 167) uitgevoerd onderzoek naar de boetetarieven in de binnenvaart bekend zijn gemaakt. Met deze wijziging wordt voorkomen dat 'natuurlijke personen zoals ZZP-ers en eenmansbedrijven als eigenaar van een schip onevenredig hard in hun bedrijfsvoering zouden worden getroffen. De hoogte van de boete kan in dat geval worden gematigd tot 50% van de aan bedrijven opgelegde boete. Deze mogelijkheid tot matiging was al opgenomen voor de gezagvoerder die onder gezag van een ander arbeid verricht.

Artikel II

Onderdeel A

De wijzigingen voor de Rcar betreffen het schrappen van de verplichting om de technische benaming van gevaarlijke stoffen door te geven bij de meldplicht, het aanpassen van het marifoonkanaal van de sluis van Maasbracht en het aanpassen van het gebied van sector Millingen en het daarbij behorende blok kanaal in die sector. Tot deze laatste wijziging was reeds in 2016 in CCR-verband besloten. De wijziging is opgenomen in protocol 2018-II-13, maar deze is abusievelijk bij de vorige wijziging van de Rcar niet meegenomen.



Onderdelen B, C en D

De maximaal toegestane afmetingen, met name de diepgang, van een schip of samenstel op het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal (onderdeel D, onder 1 en 3) zijn verruimd nu de eerste fase van de in het verleden afgesproken verbeteringen aan de vaarweg Lemmer – Delfzijl zijn afgerond. Op basis van de handreiking beoordelingsmethodiek ontheffingsaanvragen overmaatse schepen (Marin, 26567-4-mscn-rev.4, 26 oktober 2016) is de maximale lengte, breedte en diepgang voor het traject van Lemmer tot het Eemskanaal bepaald. Deze afmetingen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Rcar. De maximale toegestane diepgang voor het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal was 3,20 meter. Dit is aangepast naar een maximaal toegestane diepgang van 3,50 meter. Gebleken is dat een diepgang van 3,50 meter voor deze vaarwegen geen beperkingen oplevert. De maximale toegestane lengte is op beide kanalen aangepast van 110,5 naar 111 meter. De maximale breedte van een schip of samenstel is gelijk gebleven. Verder is een rij opgenomen met betrekking tot de vaarweg tussen de Lorentzsluis en Harlingen, inclusief het vaarweggedeelte dat aansluit vanaf de Doove Balg (de Boontjes). Voor dit vaarweggedeelte gelden dezelfde maximaal toegestane afmetingen als voor het Prinses Margrietkanaal en het Van Starckenborghkanaal, met dien verstande dat de maximaal toegestane lengte van het schip of samenstel 135 meter bedraagt.

Voor het Eemskanaal vanaf km 4 worden de afmetingen van de schepen beperkt. Op basis van de handreiking beoordelingsmethodiek en informatie over het onderwaterprofiel van het kanaal blijkt dat schepen met grotere afmetingen dan een lengte van 111 meter, een breedte van 11,50 meter en een diepgang van 3,50 meter het risico lopen de bodem te raken aan de zijanten van het kanaal. Ook zijn er geen ligplaatsen op dit traject beschikbaar voor schepen met de nu in de regeling opgenomen afmetingen. Voor het Eemskanaal tussen km 0 en km 4 is de maximale lengte aangepast aan de maximale lengte tussen de stopstrepen van de Zeesluis Farmsum en bedraagt 143,50 meter.

Aan de vaarweg tussen de Lorentzsluis en Harlingen (onderdeel D, onder 2) en de vaarweg tussen de Stevinsluis en Den Helder (onderdeel D, onder 4) zijn voorschriften met betrekking tot de maximaal toegestane maten toegevoegd. Door deze voorschriften te verbinden aan het gebruik van de vaarweg kunnen de belangen van zowel de vaarwegbeheerder (een veilige, vlotte doorvaart) en de vaarweggebruikers geborgd worden.

Als gevolg van de opening van de derde kolk van de Beatrixsluis zijn de maximaal toegestane afmetingen voor schepen op het Lekkanaal (onderdeel D, onder 5) aangepast. Deze kolk heeft grotere afmetingen dan de twee andere kolken, waardoor schepen met grotere afmetingen dan voorheen, kunnen worden toegestaan op het Lekkanaal. Daarnaast zijn de maximaal toegestane afmetingen verlaagd voor schepen op het Merwedekanaal (onderdeel D, onder 6) bij Utrecht tussen de Noordersluis en de Spinozabrug. De afmetingen zijn aangepast zodat de schepen die voorheen gebruik maakten van het Merwedekanaal, dat kunnen blijven doen. Verder is de gekanaliseerde Hollandsche IJssel (onderdeel D, onder 7) uit de Rcar verwijderd. In 2013 is het beheer van dit kanaal, voor zover in die provincies gelegen, aan de provincie Utrecht, respectievelijk de provincie Zuid-Holland overgedragen. Deze overdracht van het beheer was abusievelijk nog niet meegenomen bij een vorige wijziging van Rcar. Ten tenslotte is de diepgang op de Beneden Merwede (onderdeel D, onder 8) en de Noord (onderdeel D, onder 9) vergroot. De vergroting is mogelijk, doordat de rivier dieper is geworden door natuurlijk uitslijting.

Artikel III

De Artikel I opgenomen onderdelen C en H treden met terugwerkende kracht in werking met ingang van 1 april 2019. De reden hiervoor is dat de praktijkopleiding machinist in april 2019 in een pilotfase is gestart. Het traject loopt bij het Scheepvaart- en Transportcollege te Rotterdam en er nemen nu 12 kandidaten aan deel. Het traject is onder begeleiding en toezicht van het CBR opgezet. De kandidaten krijgen bij goed resultaat hun STC-diploma, waarmee ze bij het CBR de 'Verklaring praktijkexamen machinist' kunnen verkrijgen. Die Verklaring is nodig om bij de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) de beroepskwalificatie machinist in het dienstboekje te laten zetten. De Verklaring kan alleen worden afgegeven als de betreffende onderdelen met terugwerkende kracht in werking treden.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser*