



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 mei 2022, nr. IENW/BSK-2022/100257, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van het op 2 en 3 december 2020 aangenomen protocol 2020-II-22 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de erkenning van Franse pleziervaartbewijzen alsmede het herstel van een aantal omissies**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op het op 2 en 3 december 2020 aangenomen protocol 2020-II-22 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en op de artikelen 2, 8, eerste en tweede lid, en 13, eerste lid, van de Binnenvaartwet en artikel 17, vierde lid, onderdeel a, van het Binnenvaartbesluit;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1, eerste lid, wordt in de begripsbepaling van ES-TRIN '2019/1' vervangen door '2021/1'.

B

In artikel 7.11b, tweede lid, wordt 'de rivieren kanalen en meren zoals bedoeld in artikel 13 van het besluit' vervangen door 'de binnenwateren die geen onderdeel zijn van de rivieren, kanalen en meren, genoemd in artikel 13, derde lid, van het besluit'.

C

Artikel 1.01, eerste lid, onderdeel 25, van bijlage 1.1, komt te luiden:

25. *ES-TRIN*: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheepen in de editie 2021/1. Voor de toepassing van ES-TRIN wordt voor het begrip 'lidstaat' gelezen 'een van de Rijnsoeverstaten of België'.

D

Bijlage 1.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1.01, eerste lid, onderdeel 40, komt te luiden:

40. *ES-TRIN*: Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenscheepen in de editie 2021/1. Voor de toepassing van ES-TRIN wordt voor het begrip 'lidstaat' gelezen 'een van de Rijnsoeverstaten of België'.

2. In artikel 3.10, tweede lid, wordt 'week' vervangen door 'kalenderweek'.

E

Bijlage 3.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt 'passagierschepen' vervangen door 'passagiersschepen'.

2. Artikel 3 komt te luiden:



### Artikel 3

Het ankergeroi van passagiersschepen op zone 2 voldoet aan artikel 13.01, tweede lid, onderdeel b, van bijlage 1.1a.

3. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef wordt 'schepen in zone 2' vervangen door 'passagiersschepen op zone 2'.

b. Onderdeel a komt te luiden:

a. Een gecompenseerd magnetisch kompas of een geschikt elektronisch- of GPS kompas;

4. Artikel 5 komt te luiden:

### Artikel 5

Er is een marifooninstallatie aan boord.

5. In artikel 7 wordt 'passagiersschepen die op de zone 2 varen' vervangen door 'passagiersschepen op zone 2'.

F

In het opschrift van bijlage 3.2 wordt 'artikel 3.4, onderdeel a,' vervangen door 'artikel 3.4, derde lid, onderdeel a'.

G

Bijlage 3.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt 'artikel 3.4, onderdeel d' vervangen door 'artikel 3.4, derde lid, onderdeel d'.

2. In artikel 2, eerste lid, wordt 'hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 15a' vervangen door 'hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 20'.

H

Bijlage 3.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt 'artikel 3.4, onderdeel e' vervangen door 'artikel 3.4, derde lid, onderdeel e'.

2. In de aanhef van artikel 1.2 wordt 'hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 15 alsmede hoofdstuk 24a van bijlage 1.1a' vervangen door 'hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 19, alsmede hoofdstuk 33 van bijlage 1.1a'.

I

In bijlage 3.7 wordt na artikel 8.5 een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 8.6. Vaste brandblusinstallatie van autoruimen**

Autoruimen en overdekte autodekken zijn voorzien van een vaste brandblusinstallatie. In bijzondere gevallen kan de minister voorschrijven dat deze installatie bij brand automatisch in werking treedt.

J

In het opschrift van bijlage 3.8 wordt 'artikel 3.4, onderdeel g' vervangen door 'artikel 3.4, derde lid, onderdeel g'.

K

Bijlage 7.1 wordt als volgt gewijzigd:



1. In paragraaf 1.3. wordt onder verlettering van de onderdelen d tot en met f tot e tot en met g een onderdeel ingevoegd, luidende:

- d. van de Franse Republiek:
  - ‘Permis de conduire les bateaux de plaisance au moteur’ met de optie ‘eaux interieures’ en de opties ‘côtière’ of ‘hauturière’ voor de vaart met een pleziervaartuig tot 25 meter;

2. In paragraaf 1.4. wordt onder verlettering van de onderdelen c en d tot d en e een onderdeel ingevoegd, luidende:

- c. van de Franse Republiek:
  - Permis de conduire les bateaux de plaisance au moteur’ met de optie ‘option eaux intérieures’ of een voor 7 augustus 2007 afgegeven ‘certificat de capacité de catégories S’ voor de vaart met een pleziervaartuig tot 25 meter;

3. Na paragraaf 1.4. worden twee paragrafen toegevoegd, luidende:

#### **1.5. Voor het groot pleziervaartbewijs op alle binnenwateren**

Van de Franse Republiek:

- ‘Permis de conduire les bateaux de plaisance au moteur’ met de optie ‘eaux interieures’ en met de opties ‘côtière’ of ‘hauturière’, voor de vaart met een pleziervaartuig met een lengte van 25 tot 40 meter.

#### **1.6. Voor het groot pleziervaartbewijs op rivieren, kanalen en meren**

Van de Franse Republiek:

- ‘Permis de conduire les bateaux de plaisance au moteur’ met de optie ‘extension grande plaisance eaux intérieures’ of een voor 7 augustus 2007 afgegeven ‘certificat de capacité de catégories PP’, voor de vaart met een pleziervaartuig met een lengte van 25 tot 40 meter.

### **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, en zij werkt voor de onderdelen A, C en D, van artikel I, terug tot en met 1 januari 2022 en voor onderdeel B, van artikel I, werkt zij terug tot en met 23 februari 2022.

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

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



## TOELICHTING

### Algemeen

#### *Implementatie CCR-besluiten en verbeteringen*

Het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (hierna: CESNI) heeft op 13 oktober 2020, editie van 2021/1 van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (hierna: ES-TRIN) goedgekeurd. Vervolgens heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: de CCR) tijdens de vergadering van 2 en 3 december 2020 besloten dat de verdragspartijen met ingang van 1 januari 2022 in hun wetgeving dienen te verwijzen naar editie 2021/1.

Met deze wijzigingsregeling is het op 2 en 3 december aangenomen protocol 2020-II van de CCR geïmplementeerd in de Binnenvaartregeling (Bvr). In deze versie zijn, in vergelijking met de ES-TRIN 2019/1, wijzigingen aangebracht in onderstaande onderdelen:

- veiligheidsafstand, vrijboord en diepgangsschalen;
- verlaging van de grenswaarden voor het door varende en stilliggende schepen voortgebrachte geluid – draagbare blustoestellen;
- lithium-ion-batterijen;
- het ter beschikking stellen en het gebruik van individuele gehoorbeschermingsmiddelen;
- deuren in verblijven;
- elektrische bedrijfsruimte aan boord van passagiersschepen;
- de uitrusting van pleziervaartuigen;
- bunkering van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG);
- verduidelijking ten aanzien van de geldigheid van het Uniecertificaat op de Rijn;
- toelating van bijzondere ankers met verminderde massa;
- overgangsbepalingen, in het bijzonder met betrekking tot ingebouwde brandblusinstallaties en de voorstuwinginstallaties van passagiersschepen;
- actualisering van de verwijzingen naar Europese en internationale normen; en
- diverse redactionele correcties in de verschillende talenversies.

Met onderhavige wijzigingsregeling is in de Bvr een verwijzing naar de nieuwe ES-TRIN editie 2021/1 opgenomen. Het betreft de verwijzing in artikel 1.1, artikel 1.01, eerste lid, van bijlage 1.1 en artikel 1.01 van bijlage 1.9.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in een aantal bijlagen beperkte wijzigingen door te voeren en omissies te herstellen.

#### *Herstel omissie bij gedeeltelijke implementatie Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart*

Op 23 februari 2022 is de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart in werking getreden.<sup>1</sup> Met deze regeling is 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), gedeeltelijk geïmplementeerd. In artikel 7.11b van de Bvr is bepaald op welke maritieme wateren een specifieke vergunning voor het varen op deze wateren benodigd is. De implementatieregeling verwees echter naar de verkeerde wateren. Met de onderhavige wijzigingsregeling wordt deze omissie hersteld. Omdat in de praktijk bij de uitgifte van de specifieke vergunningen al werd uitgegaan van de juiste wateren, wordt aan dit herstel terugwerkende kracht verleend. Het ontbreken van een juridische basis voor de eerdere uitgiftes is met de onderhavige wijziging ongedaan gemaakt.

#### *Brandblusinstallatie autoruim (bijlage 3.7)*

De wijziging van bijlage 3.7 betreft het herstel van een omissie bij het invoeren van de huidige binnenvaartwetgeving. In de oude regeling voor veerboten (Binnenschepenbesluit) was de eis opgenomen dat er op de autodekken een brandblusinstallatie aanwezig moet zijn. Met de invoering van de Binnenvaartregeling en de andere opzet van de bijlagen was dit ten onrechte weggefallen. De onderhavige wijzigingsregeling heeft dit gecorrigeerd.

#### *Erkenning Franse pleziervaarbewijzen*

Van de Franse overheid is een verzoek ontvangen om erkenning op de Nederlandse wateren van de

<sup>1</sup> Stcrt. 2022, 5098.



door hen afgegeven pleziervaartbewijzen. De minister kan op grond van artikel 7.10 van de Binnenvaartregeling een bewijs van vaarbekwaamheid erkennen voor de vaart op rivieren, kanalen en meren of voor de vaart op alle binnenwateren, voor zover het bewijs naar zijn oordeel voldoende waarborg biedt voor het veilig voeren van een schip op de betrokken wateren. Met de wijziging van bijlage 7.1 wordt het verzoek van de Franse overheid gehonoreerd.

Het gaat om het 'Permis de conduire les bateaux de plaisance au moteur'. Op dit Franse vaarbewijs zijn een aantal opties van toepassing. Op de binnenwateren zijn dat:

- hetzij de optie 'binnenwateren', voor de vaart met een pleziervaartuig met een lengte van minder dan 20 meter;
- hetzij de uitbreiding 'grote pleziervaartuigen binnenwateren' voor de vaart met een pleziervaartuig met een lengte gelijk aan of groter dan 20 meter.

Daarnaast zijn er ook nog opties voor de maritieme wateren:

- ofwel de optie 'kust', voor navigatie tot 6 mijl van een schuilplaats;
- of de 'offshore' uitbreiding, voor navigatie verder dan 6 mijl van een schuilplaats.

De Nederlandse theoretische eisen die in het Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma's voor de binnenvaart 2020 aan het klein vaarbewijs worden gesteld komen grotendeels overeen met de door de Franse overheid aan de vaarbewijzen gestelde eisen. In die Franse eisen zijn een theorie- en een praktijkexamen opgenomen. Dat laatste examen moet minimaal drie en een half uur duren waarvan een kandidaat minstens twee uur aan het roer moet staan. De Franse opties voor de maritieme wateren komen overeen met de Nederlandse eisen die aan het klein vaarbewijs II voor de vaart op alle binnenwateren worden gesteld. De Franse optie heeft betrekking op het daadwerkelijk op zee varen (tot 6 mijl uit de kust en offshore verder dan 6 mijl uit de kust), terwijl de Nederlandse eisen zien op binnenwateren met een maritiem karakter zoals de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer, het IJmeer en het Markermeer met uitzondering van de Gouwezee.

De wijziging zorgt ervoor dat een aanmerkelijk nadeel voor een private doelgroep wordt voorkomen, namelijk de onmogelijkheid voor houders van een Frans vaarbewijs om op de Nederlandse binnenwateren te varen. Met het vaarseizoen in het vooruitzicht en het creëren van de mogelijkheid voor Franse watersporters om naar Nederland te komen, is voor de publicatie en inwerkingtreding van deze wijziging van de vaste verandermomenten afgeweken.

### ***Gevolgen***

De onderhavige wijziging van de Bvr leidt niet tot een verzwaring van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk van burgers en bedrijven heeft.

### ***Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid***

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) is belast met het toezicht op en de handhaving van de Bvr. De wijziging van de Bvr is aan de ILT voorgelegd. Gelet op de aard van wijzigingen en de beperkte impact ervan, heeft de ILT besloten geen HUF-toets (handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid) uit te voeren.

### ***Advisering en consultatie***

Er heeft geen (internet)consultatie plaatsgevonden over deze wijzigingsregeling, omdat er sprake is van strikte implementatie van een besluit van de CCR, het doorvoeren van beperkte wijzigingen in enkele bijlagen en het herstel van enkele omissies. Consultatie zal niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van de wijzigingsregeling. De wijzigingen brengen verder 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***

De onderhavige regeling treedt in werking vanaf de dag na de dag van publicatie in de Staatscourant. Op grond van het kabinetsbesluit tot instelling van vaste verandermomenten en Aanwijzing 4.17, tweede lid, Aanwijzingen voor de regelgeving, dient een regeling op één van de vier vaste verandermomenten in werking te treden. Op grond van Aanwijzing 4.17, vijfde lid, kan worden afgeweken van



de vaste verandermomenten. Voor de onderhavige regeling kan een beroep worden gedaan op de volgende uitzonderingsgronden: het voorkomen van een aanmerkelijk ongewenst privaat nadeel voor een bepaalde groep (onderdeel K), reparatieregelgeving (onderdelen B, E, F, G, H, I en J) en de implementatie van bindende besluiten van een internationale organisatie (onderdelen A, C en D). Om dezelfde reden wordt, op grond van Aanwijzing 4.17, vierde en vijfde lid, Aanwijzingen voor de regelgeving, afgeweken van de minimumpublicatietermijn van twee maanden.

De onderdelen A, C en D treden met terugwerkende kracht in werking vanaf 1 januari 2022. Dit betreft de datum waarop het CCR-besluit in werking is getreden. Aangezien onderdeel B een herstel van een omissie betreft en de praktijk reeds handelt in overeenstemming met deze wijziging, wordt aan dit onderdeel terugwerkende kracht toegekend tot 23 februari 2022, dat is de datum waarop de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart in werking is getreden.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Deze wijziging houdt verband met de implementatie van resolutie 2020-II van de CCR (zie het algemeen deel van de toelichting). Met deze wijziging is een verwijzing naar de nieuwe ES-TRIN 2021/1 opgenomen in de Bvr.

#### *Onderdeel B*

Met dit onderdeel wordt een fout hersteld die is ontstaan bij de inwerkingtreding van de Regeling gedeeltelijke implementatie richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart.

#### *Onderdeel C*

Voor een toelichting op de hier opgenomen wijziging wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting en de toelichting op onderdeel A.

#### *Onderdeel D*

Voor een toelichting op het eerste wijzigingsonderdeel wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting en de toelichting op onderdeel A. Het tweede wijzigingsonderdeel betreft een verduidelijking.

#### *Onderdeel E*

Met de wijzigingen is in bijlage 3.1 een consistente terminologie doorgevoerd. De term 'schepen' is veranderd naar 'passagiersschepen' en 'in zone 2' is aangepast naar 'op zone 2'.

In artikel 3 is de verwijzing naar de vervallen richtlijn 2006/87/EG<sup>2</sup> gecorrigeerd. In plaats daarvan is verwezen naar het betreffende artikel in ES-TRIN.

In artikel 4, eerste lid, onderdeel a, is opgenomen dat ook een elektronisch of GPS-kompas mogelijk is. Met deze wijziging wordt de tekst van artikel 4 in lijn gebracht met de praktijk.

Met de wijziging van artikel 5 is een bij de sector bestaande onduidelijkheid over de benaming van de marifoon als radiotelefonie-installatie opgeheven. Passagiersschepen moeten uitgerust zijn met een marifooninstallatie.

#### *Onderdeel F*

In het opschrift van bijlage 3.2 is verduidelijkt dat de bijlage is gebaseerd op artikel 3.4, derde lid, onderdeel a, van de Bvr.

<sup>2</sup> Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PbEU 2006, L 389).



## Onderdeel G

In het opschrift van bijlage 3.5 is verduidelijkt dat de bijlage is gebaseerd op artikel 3.4, derde lid, onderdeel d, van de Bvr.

Bij het implementeren van Richtlijn (EU) 2016/1629<sup>3</sup> is niet de correcte hoofdstukindeling van ES-TRIN ingevoegd. Skûtsjes moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 3 tot en met 20 van ES-TRIN in plaats van hoofdstuk 3 tot en met 15a. Met de onderhavige wijziging wordt dit recht gezet.

## Onderdeel H

In het opschrift van bijlage 3.6 is verduidelijkt dat de bijlage is gebaseerd op artikel 3.4, derde lid, onderdeel e, van de Bvr.

Artikel 1.2, eerste lid, van bijlage 3.6 bepaalt aan welke hoofdstukken van bijlage 1.1a (ES-TRIN) veerponten moeten voldoen. In artikel 2 wordt ook een opsomming gegeven van de technische voorschriften waarvan veerponten kunnen worden uitgezonderd. In deze lijst met uitzonderingen wordt ook verwezen naar hoofdstuk 19. Met de wijziging wordt artikel 1.2, eerste lid aangepast zodat verduidelijkt wordt dat veerponten moeten voldoen aan hoofdstuk 3 tot en met 19 en hoofdstuk 33 van bijlage 1.1a.

## Onderdeel I

Veerboten zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2016/1629 (artikel 2, tweede lid). In de (nationale) binnenvaartwetgeving worden technische voorschriften opgelegd met betrekking tot veerboten. In het oude Binnenschepenbesluit, bijlage V, stond in artikel 1.02, vierde lid opgesomd welke artikelen van bijlage III (passagiersschepen) niet van toepassing waren op veerboten. Hoofdstuk 9 van bijlage III werd hier niet genoemd, dus de eisen van dat hoofdstuk waren van toepassing op veerboten. Artikel 9.10 van bijlage III eiste dat autodekken voorzien moesten zijn van een brandblussysteem. Bij de totstandkoming van de (huidige) binnenvaartwetgeving is abusievelijk de verplichting tot naleving van de eisen uit het (oude) hoofdstuk 9 weggefallen. Deze eisen hadden moeten worden overgenomen in de Bvr. Aangezien een brandblussysteem op de autodekken zeer nuttig is, wordt dit door deze wijziging opnieuw als verplichting opgenomen.

## Onderdeel J

In het opschrift van bijlage 3.8 is verduidelijkt dat de bijlage is gebaseerd op artikel 3.4, derde lid, onderdeel g, van de Bvr.

## Onderdeel K

Met het invoegen van de Franse vaarbewijzen in bijlage 7.1 van de Bvr is de erkenning van de Franse vaarbewijzen een feit.

Wat betreft de toegestane lengte van de vaartuigen waarvoor een vaarbewijs is voorgeschreven hanteert de Franse overheid een lengte van minder dan 20 meter voor een pleziervaartbewijs en meer dan 20 meter voor het pleziervaartbewijs met de uitbreiding 'grote pleziervaartuigen'. Dat verschilt van de lengtematen zoals die in de Nederlandse regelgeving zijn opgenomen. Het klein vaarbewijs is in artikel 16 van het Binnenvaartbesluit voorgeschreven voor vaartuigen van tenminste 15 meter en minder dan 25 meter. Bij de opname van de erkenning van de Franse 'kleine' vaarbewijzen in paragraaf 1.3 en paragraaf 1.4 van bijlage 7.1 wordt daarom de Nederlandse lengtemaat aangehouden teneinde onduidelijkheden te voorkomen.

Voor het groot pleziervaartbewijs is in artikel 7.8 van de Bvr voor vaartuigen van 25 tot 40 meter het groot pleziervaartbewijs voorgeschreven. In de Franse regelgeving is alleen opgenomen dat het vaarbewijs voor grote pleziervaartuigen vanaf 20 meter vereist is. Er is geen maximale lengte aangegeven. Voor deze vaartuigen is de erkenning in de nieuw toe te voegen paragrafen 1.5 en 1.6 eveneens beperkt tot de Nederlandse lengtemaat tot 40 meter. Daarboven moet op grond van de Nederlandse regelgeving over een groot vaarbewijs worden beschikt.

<sup>3</sup> 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 (PbEU 2016, L 252).



---

## **Artikel II**

Voor de inwerkingtreding van de verschillende onderdelen wordt verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

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