

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-, tot wijziging van enkele bijlagen van de Binnenvaartregeling met  
betrekking tot de technische eisen aan rondvaartboten, veerponten,  
patrouillevaartuigen en kleine drijvende werktuigen, alsmede het herstel van een  
aantal omissies

**HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8, eerste en tweede lid, en 13, eerste lid, van de  
Binnenvaartwet;

BESLUIT:

#### **Artikel I**

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Bijlage 3.3. Technische eisen voor rondvaartboten van het Amsterdams  
grachtentype als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel b, wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt "artikel 3.4, onderdeel b" vervangen door "artikel 3.4,  
derde lid, onderdeel b".

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

1. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen rondvaartboten van het  
Amsterdamse grachtentype aan bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling  
van de technische voorschriften voor binnenschepen die is opgenomen bij deze  
regeling met uitzondering van de artikelen 3.03, eerste lid, 7.02, 7.03, achtste  
lid, 7.09, en 8.01, derde lid, voor zover van toepassing op de hoofdmotor, 10.02  
eerste lid, 11.01 eerste lid onderdeel a, tweede en zesde lid, 11.02, tweede en  
derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05, eerste lid met  
betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede lid  
en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de  
vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid, vijfde  
lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c en achtste lid met betrekking tot "en op  
een passende plek", 13.01, 13.02, tweede lid, onder b, derde lid, onderdelen a, c,  
d, e, g en h, 13.07, 13.08, eerste lid, 14.02, tweede lid en vierde lid, betreffende  
hekwerk of verschansing, 14.04, 14.13, 19.01, vierde lid, 19.02, tweede tot en  
met zestiende lid, 19.03, zevende tot en met dertiende lid, 19.05, 19.06, tweede  
tot en met elfde lid, dertiende lid en zeventiende lid, 19.08, eerste, derde, vijfde  
en zesde lid, 19.09, 19.10, derde tot en met achtste lid, 19.11, tweede lid, vijfde  
lid, achtste lid, onderdeel d, tiende, elfde, dertiende, zestiende en zeventiende lid,  
19.12, tweede tot en met negende lid, 19.13 en 19.14.

3. In artikel 7, eerste lid, wordt "de Europese norm EN 14 144:2002" vervangen  
door "de Europese norm EN 14 144:2003".

4. Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

- a. In het opschrift van artikel 9 wordt "Ankergerei" vervangen door "Uitrusting".
- b. Voor de tekst wordt de aanduiding "1." geplaatst.
- c. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Er moeten voldoende trossen voor meren en slepen aan boord zijn.

5. In artikel 10, eerste lid, onderdeel b, wordt "een schot" vervangen door "een A60 uitgevoerd schot".

B

Bijlage 3.4 Technische eisen voor open rondvaartboten als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel c wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt "artikel 3.4, onderdeel c" vervangen door "artikel 3.4, derde lid, onderdeel c".

2. Artikel 1, eerste lid, komt te luiden:

1. Onverminderd het in deze bijlage bepaalde, voldoen open rondvaartboten aan bijlage 1.1a Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen die is opgenomen bij deze regeling met uitzondering van de artikelen 3.03, eerste tot en met vijfde lid, 3.04, tweede tot en met zevende lid, 7.03, achtste lid, 7.09, 8.05, eerste lid, zesde lid mits andere passende voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat brandstof uit de brandstoftank kan vloeien waarbij de ontluichtingsleiding van de tank aan dek moet uitmonden of een vuldop wordt gebruikt die zorgt voor beluchting van de tank, en dertiende lid, 8.08, 8.09, tweede lid, 10.02, eerste en derde lid, 11.01, eerste lid, onderdeel a, tweede lid en zesde lid, 11.02, tweede en derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05 eerste lid met betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid, vijfde lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c, en achtste lid met betrekking tot "en op een passende plek", 13.01, 13.02, 13.03, eerste en tweede lid, 13.04, 13.07, 14.02, tweede en vierde lid, 14.04, 14.08, 14.13, 19.01, vierde lid, 19.02, tweede, derde en vijfde lid, 19.03, zevende tot en met dertiende lid, 19.05, 19.06, 19.08, 19.09, 19.10, tweede tot en met achtste lid, tiende en elfde lid, 19.11, tweede lid, negende tot en met elfde lid en zeventiende lid, 19.12, 19.13 en 19.14.

3. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a. Voor de tekst wordt de aanduiding "1." geplaatst.
- b. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Voor open rondvaartboten die worden gebruikt op de binnenwateren van zone 4 die, met uitzondering van de gangpaden, geheel zijn uitgerust met vaste zitbanken, zijn de volgende criteria als bedoeld in artikel 19.03 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, niet van toepassing:

- a. de invloed van winddruk en van de middelpuntvliedende kracht veroorzaakt door roergeven behoeft niet in rekening te worden gebracht;
- b. voor dwarsscheepse verplaatsing van de helft van het maximaal aantal toegestane personen kan worden uitgegaan van het plaatsen van een vierde deel van het maximaal aantal toegestane personen aan het ene uiterste van de zijde van de open rondvaartboot en een vierde deel van het maximaal aantal toegestane personen op het midden van de open rondvaartboot. Daarbij kan een geringer resterend vrijboord en een geringere resterende veiligheidsafstand worden toegestaan.

4. Aan artikel 10 wordt toegevoegd "Het ankergewicht mag worden vermindert bij toepassing van bijzondere ankertypen met verhoogde houdkracht."

5. Artikel 12 komt te luiden:

**Artikel 12 Draagbare blustoestellen**

In de nabijheid van de motorinstallatie is een draagbaar blustoestel met een vulgewicht van ten minste 4 kg poeder aanwezig. Afwijkend daarvan is op een open rondvaartboot waarop geen vloeibaargasinstallatie is geïnstalleerd, een sproeischuimbrandblusser met tot -20°C vorstvrije blusmiddelen bestaande uit water met AFFF-schuim (Aqua Film Forming Foam) toegestaan, ook als die niet geschikt is voor brandklasse C. De minimuminhoud van de brandblusser bedraagt in dat geval 6 liter.

C

Bijlage 3.6 Technische eisen voor veerponten als bedoeld in artikel 3.4, derde lid, onderdeel e wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel c wordt voor "hoofdstuk 5" ingevoegd: "uitsluitend voor niet-vrijvarende veerponten en vrijvarende veerponten op zone 4,".

b. Onderdeel e komt te luiden:

e. 7.09, 7.11 en uitsluitend voor niet-vrijvarende veerponten, 7.02;

c. Onder verlettering van de onderdelen f tot en met n naar h tot en met p worden na onderdeel e twee onderdelen ingevoegd, luidend:

f. 11.02, derde lid, 11.05, eerste lid, het zinsdeel: 'en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven', 11.05, tweede lid, 11.05, derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a), behalve wanneer uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift wel relevant is, 11.07, vierde lid, 11.07, vijfde lid, onderdeel b), 11.07, zesde lid, onderdeel c), 11.07, achtste lid, het zinsdeel: 'en op een passende plek';

g. uitsluitend voor veerponten op zone 4, 11.01, eerste lid, onderdeel a), 11.01, tweede lid, 11.01, zesde lid, 11.02, tweede lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin;

d. In onderdeel h (oude onderdeel f) wordt "13.02, eerste lid, onderdeel d" vervangen door "13.02, tweede lid, onderdeel b".

- e. In onderdeel i (oude onderdeel g) wordt "tweede lid" vervangen door "derde lid" en vervalt ", en 13.04, eerste lid".
- f. In onderdeel o (oude onderdeel m) vervalt de aanduiding "en".
- g. In onderdeel p (oude onderdeel n) wordt "19.12, tweede tot en met tiende lid" vervangen door "19.12, met uitzondering van het eerste en negende lid".

2. In artikel 4.1, zesde lid, wordt na "Lengte waterlijn van ten hoogste 25 m" ingevoegd "op zone 4 wateren of 15 m op zone 3 wateren,".

3. In artikel 4.2, tweede lid, wordt "artikel 5.2, tweede lid" vervangen door "artikel 5.3, derde lid".

4. Artikel 4.3, derde en vierde lid, komen te luiden:

3. Het kenterend moment  $M_w$  veroorzaakt door de invloed van de winddruk, wordt berekend met de formule:  $M_w = P_w \cdot A_w \cdot (h_w + T_w)$

In deze formule betekent:

$p_w$ : specifieke winddruk  
voor zone 2: 0,25 kN/m<sup>2</sup>;  
voor zone 3: 0,25 kN/m<sup>2</sup>;  
voor zone 4: 0,15 kN/m<sup>2</sup>;

$A_w$ : het zijdelings oppervlak van het schip boven het vlak van de grootste inzinking in m<sup>2</sup>;

$h_w$ : de afstand van het zwaartepunt van het zijdelings oppervlak  $A_w$  boven het vlak van de grootste inzinking in m;

$T$ : de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

$T_w$ : afstand van het zwaartepunt van het onderwateroppervlak tot het vlak van de grootste inzinking in m.

Indien  $T_w$  niet kan worden vastgesteld, mag hiervoor de formule  $T/2$  worden gebruikt.

$M_w$ : windmoment in kNm

4. Voor niet-vrijvarende veerponten wordt het kenterend moment  $M_{dr}$  veroorzaakt door de middelpuntvliedende kracht bij roergeven, berekend met de formule:  
 $M_{dr} = 0,5 \cdot D/Lwl \cdot (KG - T_w)$

In deze formule betekent:

$D$ : waterverplaatsing van het geladen schip in tonnen;

$Lwl$ : de lengte, gemeten op het vlak van de grootste inzinking;

$KG$ : de afstand van het gewichtszwaartepunt van het geladen schip tot de bovenkant van de kiel in m;

$T$ : de gemiddelde diepgang tot het vlak van de grootste inzinking in m.

$T_w$ : afstand van het zwaartepunt van het onderwateroppervlak tot het vlak van de grootste inzinking in m.

Indien  $T_w$  niet kan worden vastgesteld, mag hiervoor de formule  $T/2$  worden gebruikt.

5. In artikel 8.5, derde lid, wordt na "artikel 13.01, tweede lid, van bijlage 1.1a" ingevoegd ". Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, waarbij voor vrijvarende veerponten op zone 2 de theoretische massa  $P$  moet worden verhoogd met  $4 * A_f$  [kg] overeenkomstig artikel 13.01, tweede lid, sub b, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen".

6. Artikel 8.6 komt te luiden:

#### **Artikel 8.6. Bijboot**

1. Op veerponten die in ledige toestand een waterverplaatsing hebben van minder dan  $75m^3$  hoeft geen bijboot aanwezig te zijn.

2. Op vrijvarende veerponten die in ledige toestand een waterverplaatsing hebben van meer dan  $75m^3$  dient een bijboot aanwezig te zijn die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 13.07 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Hiervan kan worden afgezien indien de vrijvarende veerpont is uitgerust met een platform overeenkomstig artikel 19.15 vierde lid, eerste zin, dan wel met een vergelijkbare inrichting als een platform als bedoeld in 19.15, vierde lid, tweede zin. Bovendien moet de vrijvarende veerpont beschikken over:

- a. als hoofdaandrijving een roerpropeller, een cycloïdaalschroef of een waterstraalaandrijving;
- b. een hoofdaandrijving met 2 voortstuwingsorganen; of
- c. een hoofdaandrijving en een boegschroefinstallatie.

3. Op niet-vrijvarende veerponten die in ledige toestand een waterverplaatsing hebben van meer dan  $75m^3$  dient een bijboot aanwezig te zijn die voldoet aan de eisen gesteld in artikel 13.07 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

7. Artikel 10.1 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het derde lid, onderdeel b, onder 4<sup>o</sup>, komt te luiden:

4<sup>o</sup>. artikel 1.2 voor wat betreft de artikelen 19.01, 19.05, eerste, derde en vierde lid, 19.06, eerste lid, tweede lid, derde lid, onderdelen a, b, d tot en met g, vierde lid, vijfde lid, onderdeel a, c tot en met g, zesde lid, negende tot en met zestiende lid, achttiende en negentiende lid, 19.07, 19.08, eerste en vierde lid, 19.09, eerste tot en met negende en elfde lid, 19.10, 19.11, eerste tot en met vijftiende en, uitsluitend voor zone 3, zeventiende lid, 19.12, eerste lid, en 19.13 tot en met 19.15 van Richtlijn (EU) 2016/1629.

b. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidend:

4. Op veerponten die tussen 1 januari 2011 en 1 juli 2023 zijn voorzien van een certificaat van onderzoek zijn van toepassing:

a. bijlage 3.6 van de Binnenvaartregeling zoals deze luidde op 31 december 2010;

b. deze bijlage, uitgezonderd:

1°. artikel 1.2 voor wat betreft hoofdstuk 5, de artikelen 7.02 en 19.12, negende lid, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen; en

2°. de artikelen 4.3 en 8.5, derde lid, voor wat betreft het zinsdeel 'waarbij voor vrijvarende veerponten op zone 2 de theoretische massa P moet worden verhoogd met  $4 * A_f$  [kg] overeenkomstig artikel 13.01, tweede lid, sub b, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.

D

Bijlage 3.9 Technische eisen voor patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel h wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt "artikel 3.4, onderdeel h" vervangen door "artikel 3.4, derde lid, onderdeel h".
2. In artikel 2, vijfde lid, wordt "door een erkend deskundige" vervangen door "conform opgave fabrikant" en vervalt ", ondertekend door diegene die de keuring heeft verricht,".
3. Na artikel 5 wordt in hoofdstuk 2 een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 5a**

Patrouillevaartuigen worden uitgezonderd van de eisen op grond van artikel 14.02, vierde lid, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. aan de zijkanten van het stuurhuis waar zich geen relingen bevinden, is een veiligheidsrail aangebracht waarmee de bemanning zich veilig over dek kan verplaatsen;
- b. aan dek zijn duidelijk zichtbare borden aangebracht, waarop instructies goed zichtbaar zijn voor de bemanning met betrekking tot het dragen van het veiligheidsharnas en het aankoppelen van de vanglijn; en,
- c. het werken met een veiligheidsrail en de periodieke training hiermee in de werkprocedures voor de bemanning wordt opgenomen.

4. Artikel 8 komt te luiden:

#### **Artikel 8**

1. Patrouillevaartuigen die geschikt zijn om ligplaats te nemen langs zijde van schepen bedoeld in artikel 7, onderdelen a en b, voldoen aan de voorschriften genoemd in 7.1.2.19.1, tweede volzin, van Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van voorschrift 8.1.5.1 (voor zover dat betrekking heeft op het voorschrift betreffende de aanwezigheid van de giftigheidsmeter aan boord), en met dien verstande dat:
  - a. indien de scheepsromp uit aluminium is vervaardigd moet de machinekamer en andere brandgevaarlijke ruimten A-30 geïsoleerd zijn;
  - b. indien in een voorschrift van naar de laadruimen of de beschermde zone gerichte openingen wordt gesproken hiermee alle openingen van de dienstruimten, de accommodatie of het stuurhuis worden bedoeld;

- c. indien in een voorschrift van beschermde zone wordt gesproken hiermee het buitendek van het schip wordt bedoeld;
- d. indien in een voorschrift een afstand wordt vermeld, deze geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
- e. bij een scheepsbreedte van minder dan 4,00 m de in de voorschriften 9.1.0.31.2, 9.1.0.34.1 en 9.1.0.41.1 genoemde openingen zich op het hart van het schip bevinden.
2. De schepen, bedoeld in het eerste lid, voldoen tevens aan de volgende voorschriften genoemd in Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen:
- a. 8.1.2.2 (d) tot en met (f);
- b. 9.3.3.0.3.1;
- c. 9.3.3.10.1 en 9.3.3.10.4;
- d. 9.3.3.12.4.b, met dien verstande dat de aanzuigopeningen niet ten minste 6,00 m van de beschermde zone verwijderd hoeven te zijn, maar zich op het hart van het schip moeten bevinden;
- e. 9.3.3.12.6, met dien verstande dat de genoemde afstand geldt horizontaal gemeten vanaf de scheepshuid;
- f. 9.3.3.17.3;
- g. 9.3.3.31.5;
- h. 9.3.3.51 (a) tot en met (d);
- i. 9.3.3.52.1, met dien verstande dat het hier uitsluitend elektrische toestellen aan dek betreft welke moeten voldoen aan de 'beperkt explosie veilige' uitvoering;
- j. 9.3.3.52.3 en 9.3.3.52.6; en
- k. 9.3.3.52.9.
3. De schepen, bedoeld in het eerste lid, worden voorzien van een aantekening onder punt 52 van het Uniebinnenvaartcertificaat met de vermelding dat het certificaat tevens is uitgereikt op grond van artikel 8 van Bijlage 3.9 bij deze Regeling en dat het schip geschikt is om ligplaats te nemen langs zijde van tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen tijdens stilliggen, die een seinvoering met één blauwlicht dan wel met één blauwe kegel of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren, of langs zijde van schepen die een seinvoering met twee of drie blauwe lichten dan wel met twee of drie blauwe kegels of een seinvlag B dan wel een rood licht voeren.
5. Artikel 9 vervalt.
6. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
- a. Het eerste lid komt te luiden:
1. Het is verboden om te roken, vuur te maken of onbeschermd licht te hebben aan boord van patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, bij het ligplaats nemen langs zijde de in dat artikel genoemde schepen.
- b. In het derde lid vervalt "van patrouillevaartuigen als bedoeld in artikel 9, eerste lid,".
- c. In het derde lid, onderdeel a, onder 3° en 4°, wordt "9.3.3.52.3 b" telkens vervangen door "9.3.3.12.4.b".
- d. In het derde lid, onderdeel c, vervalt "als bedoeld in artikel 9".
7. Artikel 12 komt te luiden:

### **Artikel 12**

Patrouillevaartuigen zijn voorzien van of worden bij vervanging van de bestaande loopplank uitgerust met een loopplank in overeenstemming met artikel 13.02, derde lid, onderdeel d, ES-TRIN.

8. Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

- a. In het tweede lid wordt "artikel 9, eerste lid" vervangen door "artikel 8" en "rijksvaartuig" door "patrouillevaartuig".
- b. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Bij de eerstvolgende keuring na 1 juli 2023 wordt het certificaat van goedkeuring bedoeld in het derde lid, vervangen door de in artikel 8, derde lid, bedoelde aantekening onder punt 52 van het certificaat van onderzoek.

9. Artikel 17 komt te luiden:

### **Artikel 17**

1. Voor de toepassing van Hoofdstuk 4 op in bedrijf zijnde patrouillevaartuigen die uiterlijk 31 december 2018 een Certificaat van Goedkeuring hebben ontvangen of tussen 1 januari 2019 en 1 juli 2023 voor de eerste keer gecertificeerd zijn, zijn de overgangsvoorschriften van Bijlage 1 bij de VBG van toepassing en wordt voldaan aan;

- a. de in artikel 8, eerste en tweede lid, en artikel 10, derde lid, vermelde toepasselijke randnummers die zijn opgenomen in de in de tabellen 1.6.7.2.1.1 en 1.6.7.2.2.2 van Bijlage 1 bij de VBG genoemde paragrafen, binnen de daarin vastgestelde periode.
- b. de in artikel 8, eerste en tweede lid, en artikel 10, derde lid, genoemde toepasselijke randnummers die niet zijn opgenomen in de in de tabellen 1.6.7.2.1.1 en 1.6.7.2.2.2 van Bijlage 1 bij de VBG genoemde paragrafen, op de datum van inwerkingtreding van deze bepalingen.

2. Waar in de in het eerste lid bedoelde tabellen wordt verwezen naar het Certificaat van Goedkeuring wordt het Uniebinnenvaartcertificaat bedoeld.

3. In de in het eerste lid bedoelde tabellen betekent 'N.V.O.' dat het voorschrift niet van toepassing is op in bedrijf zijnde patrouillevaartuigen, tenzij de desbetreffende delen worden vervangen of omgebouwd, met dien verstande dat het voorschrift slechts van toepassing is op nieuwbouw, bij vervanging of bij ombouw, en in zoverre dat indien bestaande delen worden vervangen door delen die in techniek en bouwwijze gelijk zijn, dit geen vervanging betekent in de zin van de overgangsvoorschriften.

4. De bouw en uitrusting van in bedrijf zijnde schepen moet ten minste worden onderhouden volgens de voorafgaande veiligheidsstandaard.

E

Bijlage 3.12 Technische eisen voor kleine drijvende werktuigen als bedoeld in artikel 3.4, onderdeel i wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt "artikel 3.4, onderdeel i" vervangen door "artikel 3.4, derde lid, onderdeel i".

2. Artikel 2, tweede lid, komt te luiden:



2. In afwijking van artikel 22.01 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen die is opgenomen bij deze regeling hoeft niet te worden voldaan aan de artikelen 3.03, eerste lid, onderdeel a, 3.04, zevende lid, 5.03, 5.04, 5.06, 5.07, derde lid, 5.09, 5.10, 6.02, 6.03, eerste lid, vierde lid, onderdeel c, en vijfde lid, 6.07, 7.01, tweede lid, 7.02, tweede tot en met vijfde lid, 7.09, 7.10, 8.09, 10.01, tweede lid, 10.02, 11.01 eerste lid, onderdeel a, tweede en zesde lid, 11.02, tweede en derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05, eerste lid met betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede lid en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid, vijfde lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c en achtste lid met betrekking tot het zinsdeel: 'en op een passende plek', 13.01, 13.02, eerste, tweede en derde lid, onderdelen a tot en met d en g tot en met i, 13.03, eerste lid en derde tot en met zesde lid, 13.04, 13.05, eerste lid, 13.07, 13.08, eerste lid, 14.02, eerste lid en vierde lid, onderdelen a en b, 14.04, 14.05, 14.09, 15.01 tot en met 15.07 en 21.02, derde lid, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen die is opgenomen bij deze regeling.

3. Aan artikel 2 wordt een derde en een vierde lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van artikel 22.01 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, hoeven drijvende werktuigen en drijvende werktuigen waarvan de scheepsromp is samengesteld uit koppelbare pontons, tot 30 december 2028, niet te voldoen aan artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, als is vastgesteld dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt en is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de fysiek niet te inspecteren ruimten zijn luchtdicht afgesloten;
- b. in de bodem- en zijbeplating zijn geen dubbelplaten aangebracht; en
- c. bij reparatie van bodem- en zijbeplating is het te repareren deel vervangen door een plaat van een gelijkwaardige staalsoort welke voldoet aan de minimumeisen voor plaatdikte.

4. In afwijking van artikel 22.01 van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en ter aanvulling op de afwijkingmogelijkheid in het tweede lid van dit artikel, hoeven drijvende werktuigen die alleen varen op vaarweg met een klassering lager dan CEMT klasse I, niet te voldoen aan de volgende artikelen van bijlage 1.1a. Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen:

- a. artikel 3.04, derde lid;
- b. artikel 7.03, achtste lid;
- c. artikel 7.04, tweede lid;
- d. artikel 7.04, derde lid;
- e. artikel 8.05, derde lid;
- f. artikel 8.05, zesde lid, op voorwaarde dat andere passende voorzieningen zijn getroffen om te voorkomen dat brandstof uit de brandstoftank kan vloeien;
- g. artikel 8.05, tiende lid, onderdeel a;
- h. artikel 13.03, tweede lid, op voorwaarde dat een draagbaar blustoestel met een vulgewicht van ten minste vier kilogram aanwezig is;
- i. artikel 14.13;

j. artikel 22.03, eerste lid.

4. In artikel 11 wordt na "vervangen door een" ingevoegd "elektrische of".

**Artikel II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2023.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

CONCEPT

## Toelichting

### Algemeen

#### *Hoofdlijnen wijzigingsregeling*

Voor verschillende categorieën van binnenschepen geldt op grond van artikel 3.4, derde lid, van de Binnenvaartregeling (hierna: Bvr) een van artikel 3.2 Bvr afwijkend regime, waardoor de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (hierna: ES-TRIN) niet van toepassing is voor deze categorieën. Voorwaarde is dat zij voldoen aan de in de specifieke bijlagen, genoemd in artikel 3.4, derde lid, gestelde technische voorschriften. ES-TRIN is integraal opgenomen in bijlage 1.1a van de Bvr. In de overige bijlagen van de Bvr worden voor de in art. 3.4, derde lid, genoemde categorieën binnenschepen de technische voorschriften uitgewerkt.

De inhoud van een aantal van de bijlagen bleek in de praktijk niet meer actueel. Met onderhavige wijzigingsregeling is de tekst geactualiseerd. Het biedt een kader op basis waarvan de betreffende categorieën binnenschepen volgens de actuele stand van de techniek kunnen worden gecertificeerd en waarbij voor generieke knelpunten (onder bepaalde voorwaarden) uitzonderingen kunnen worden toegestaan. Voorts worden een aantal omissies en verkeerde verwijzingen hersteld.

#### *Rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en open rondvaartboten (bijlagen 3.3 en 3.4)*

In de praktijk werden problemen ondervonden bij de certificering van rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype en open rondvaartboten. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) heeft daarom in samenwerking met de particuliere keuringsinstellingen de bijlagen 3.3 en 3.4 tegen het licht gehouden en de knelpunten besproken. Met de onderhavige regeling zijn de wijzigingen geïmplementeerd.

#### *Technische eisen voor veerponten (bijlage 3.6)*

In de Binnenvaartregeling stond een aantal onjuiste verwijzingen naar ES-TRIN (verkeerd getransponeerd vanuit Richtlijn 2006/87/EG). Ook was er een aantal artikelen uitgezonderd, waarbij het niet wenselijk was dat deze artikelen uitgezonderd waren. Dit omdat de definitie van "veerpont" in het huidige Binnenvaartbesluit is verruimd ten opzichte van het voormalige Binnenschepenbesluit.

In de oude definitie was het een voorwaarde dat het schip heen en weer voer tussen twee plaatsen, maar dit is niet langer het geval. Dit betekende dat bijvoorbeeld waterbussen, die een OV-dienst onderhouden, daarbij soms wel 30km op de rivier op en neer varen, als veerpont gecertificeerd mochten worden. Tot deze wijziging van het Bvr hoefden deze veerponten echter niet te voldoen aan o.a. hoofdstuk 5 ES-TRIN (manoeuvrereigenschappen) en dit was onwenselijk.

Om die reden wordt ingevolge de onderhavige wijzigingsregeling v.w.b. een aantal technische voorschriften (bijlage 3.6 Bvr) naast het onderscheid tussen zone 3 en zone 4 wateren ook onderscheid gemaakt tussen:

- Vrijvarende veerpont; en

- Niet-vrijvarende veerpont: veerpont die tijdens de vaart door kabels, kettingen of anderszins aan een bepaalde vaarweg is gebonden.

Ten slotte waren er in de Binnenvaartregeling een aantal voorschriften onduidelijk of tegenstrijdig geformuleerd en is dit met de onderhavige wijzigingsregeling gecorrigeerd.

#### *Patrouillevaartuigen (bijlage 3.9)*

Door wijzigingen in de Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) bleek het noodzakelijk om ook bijlage 3.9 te wijzigen. Bijlage 3.9 betreft de technische voorschriften voor patrouillevaartuigen. Indien dergelijke vaartuigen langsij komen bij een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, gelden er ook bepaalde veiligheidsvoorschriften voor de patrouillevaartuigen zelf (hoofdstuk 4, bijlage 3.9). Met onderhavige regeling zijn de gevolgen van de wijzigingen van het ADN geïmplementeerd.

#### *Kleine drijvende werktuigen (bijlage 3.12)*

Voor kleine drijvende werktuigen is in bijlage 3.12 een kader opgenomen op basis waarvan deze drijvende werktuigen hun werkzaamheden veilig kunnen uitvoeren op de vaarweg. In bijlage 3.12 is gebruik gemaakt van de mogelijkheid in artikel 13, eerste lid, van de Binnenvaartwet om voor deze categorie schepen vrijstelling te verlenen van een aantal technische voorschriften in ES-TRIN.

Het uitgangspunt is dat ook het zeer kleine drijvend materieel, zoals maai- en schuifboten, moet kunnen worden voorzien van een certificaat. Dit bleek in de praktijk niet altijd haalbaar. Met deze wijziging wordt beoogd een kader te bieden op basis waarvan ook deze zeer kleine drijvende werktuigen, die worden gebruikt om werkzaamheden uit te voeren op vaarwegen lager dan CEMT-klasse I, waar het scheepvaartverkeer beperkt is, kunnen worden gecertificeerd. Door het invoegen van het vierde lid bij artikel 2 van bijlage 3.12 wijken de zeer kleine drijvende werktuigen af van de in bijlage 1.1a opgesomde technische voorschriften.

#### **Administratieve lasten**

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). [PM advies ATR].

#### **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. [PM uitkomst HUF-toets]

#### **Advisering en consultatie**

Er heeft een (internet)consultatie plaatsgevonden over deze wijzigingsregeling

## Artikelsgewijs

### Onderdeel A (Wijziging bijlage 3.3)

In bijlage 3.3 zijn de afwijkingen van ES-TRIN en de bijbehorende voorwaarden voor de rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype opgesomd. Met onderhavige wijzigingsregeling zijn de afwijkingen en voorwaarden gewijzigd, toegevoegd, maar ook vervallen.

De volgende uitzonderingen zijn toegevoegd:

- Artikel 7.09

Artikel 7.09 (alarminstallatie voor machinekamers en verblijven) is uitgezonderd, omdat het voor dit soort type schepen geen enkele vorm van veiligheid toevoegt om een alarm in de machinekamer te hebben. Het schip wordt slechts door één schipper gevaren, dus er is voor de schipper geen bemanningslid aan boord wie gealarmeerd zou kunnen worden.

- Artikel 10.02, eerste lid

Met deze reparatiewijziging is de uitzondering van artikel 9.02 vervangen door de uitzondering van artikel 10.02. Wegens een vergissing bij de implementatie van Richtlijn 2016/1629 was de vermelding van artikel 9.02 niet aangepast naar 10.02. Artikel 10.02 is het technische voorschrift met betrekking tot de systemen voor de energieverzorging. Voorheen stond dit in artikel 9.02.

- Artikel 11.01, eerste lid, onderdeel a, tweede en zesde lid, 11.02, tweede en derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05, eerste lid met betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede lid en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid en vijfde lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c en achtste lid met betrekking tot "en op een passende plek"

Doordat per 1 januari 2020 hoofdstuk 11 van ES-TRIN van kracht geworden is, is dit hoofdstuk ook van toepassing op de rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype. Met deze wijziging is het voor dit type schepen mogelijk gemaakt om af te wijken van de technische voorschriften in hoofdstuk 11. Er zijn verschillende redenen waarom deze uitzonderingen noodzakelijk zijn: (1) rondvaartboten hebben een beperkt vaargebied en varen op klein(er) vaarwater, (2) er varen al heel veel rondvaartboten met een elektrische voortstuwing welke gecertificeerd zijn en voor zover bekend is er niet gebleken dat dit tot onveilige situaties heeft geleid, (3) het dubbel uitvoeren van de regelaar en een tweede accu plaatsen brengt onevenredig hoge kosten met zich mee en (4) tevens wordt de elektrische installatie complexer en storingsgevoeliger. Omwille van deze redenen is besloten om bovenvermelde artikelen als uitzonderingsgrond op te nemen voor dit type schepen.

- Artikel 13.02, tweede lid, onderdeel b, derde lid, onderdelen a, c, d, e, g en h, Een uitzondering is opgenomen voor de verplichting in het tweede lid, onderdeel b. Eerder werd verwezen naar het eerste lid, onderdeel d, maar dit betrof een verwijzing naar een niet bestaand artikel. Met deze wijziging van de Bvr is dit gecorrigeerd.

Daarnaast was bij de implementatie van Richtlijn 2016/1629 een verkeerde verwijzing opgenomen. In plaats van naar het tweede lid, onderdelen a, c, d, e, g en h, was verwezen naar het derde lid, onderdelen a, c, d, e, g en h van artikel 13.02.

- Artikel 13.07

Dit artikel betreft de uitzondering voor wat betreft de aanwezigheid van een bijboot. In het verleden werd hiervoor een ontheffing verleend. Bij het implementeren van Richtlijn 2016/1629 moest dit worden opgenomen als een uitzondering van artikel 13.07. Per abuis was dit opgenomen als een uitzondering van 13.04. Met deze wijziging is dit gecorrigeerd. Dit leidt ook tot het vervallen van de uitzondering van artikel 13.04.

- Artikel 13.08, eerste lid

Ook deze uitzondering betreft een vergissing die is ontstaan bij het implementeren van Richtlijn 2016/1629. In plaats van een uitzondering voor artikel 13.05, eerste lid, is een uitzondering opgenomen voor artikel 13.08, eerste lid (aanwezigheid reddingsboeien). Voor artikel 13.05, eerste lid, (vast ingebouwde blusinstallaties in machinekamers, ketelruimten en pompkamers) is geen uitzondering mogelijk. Deze is met onderhavige wijziging vervallen.

- Artikel 19.03, zevende tot en met dertiende lid

Artikel 19.03 stelt dat een schip aan intacte- en lekstabiliteitseisen moet voldoen. In de praktijk kan geen enkele rondvaartboot van het Amsterdams grachtentype voldoen aan lekstabiliteit. De indeling van het schip is namelijk al bepaald vanuit de definitie 'passagiersschip van het Amsterdamse grachtentype' en dat leidt ertoe dat er geen waterdichte schotten opgetrokken kunnen worden tot het gangboord. Er vaart geen enkele rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype rond die voldoet aan lekstabiliteit.

Artikel 19.03, eerste tot en met zesde lid, is wel van toepassing. Mocht de aanvrager besluiten om niet met een praktijkproef (artikel 3.15 van de Bvr), maar met rekenkundig bewijs voldoende intacte stabiliteit te kunnen aantonen, dan zijn het zevende tot en met dertiende lid van artikel 19.03 ES-TRIN niet van toepassing.

- Artikel 19.08, eerste, derde, vijfde en zesde lid

Gelet op het beperkte vaargebied en de directe communicatiemogelijkheden van de schipper is een uitzondering op artikel 19.08 wenselijk. Het eerste lid betreft de aanwezigheid van een interne spreekverbinding aan boord, het derde lid de aanwezigheid van een alarmsysteem, het vijfde lid de aanwezigheid van twee gemotoriseerde lenspompen en het zesde lid een lensstelsel met vast geïnstalleerde lensleidingen. Met onderhavige wijziging is een uitzondering op deze technische voorschriften toegestaan.

- Artikel 19.10, derde tot en met achtste lid

Aangezien artikel 19.10, vierde lid, tot de uitzonderingen behoort, hoeft dit type schip geen enkele vorm van een noodstroombron of tweede voedingsbron te hebben. Het invoegen van de bijkomende uitzondering voor het derde lid van artikel 19.10 sluit hierop aan. Immers, als een schip wel noodverlichting zou moeten hebben (derde lid), dan is dat niet mogelijk zonder het hebben van een noodstroombron (vierde lid).

- Artikel 19.11, tweede lid, vijfde lid, achtste lid, onderdeel d, tiende, elfde, dertiende, zestiende en zeventiende lid

Het stuurhuis van een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype staat altijd in open verbinding met het passagiersverblijf. Hierdoor kan er nooit een scheidingsvlak type A30 worden gerealiseerd tussen de controlepost (stuurstand) en het passagiersverblijf. Alle andere in de tabel genoemde ruimten van artikel 19.11, tweede lid, komen nooit voor op een rondvaartboot van het Amsterdamse grachtentype. Naast de reeds uitgezonderde leden van artikel 19.11 is daarom met onderhavige wijziging ook het tweede lid (tabel met scheidingsvlakken) opgenomen als uitzondering.

In artikel 10, eerste lid, onderdeel b, van bijlage 3.3 wordt bepaald dat het schot tussen de machinekamer en de passagiersverblijven in type A60 moet worden uitgevoerd. Dat is een klasse-aanduiding met betrekking tot de bescherming en vertraging die het schot biedt bij brand.

De volgende artikelen worden geschrapt uit de lijst met uitzonderingen:

- Artikel 13.03

Met de wijziging van de Bvr is artikel 13.03 komen te vervallen als uitzondering. Dit is het gevolg van een vorige wijziging van de Bvr waarbij het aantal vereiste handblussers is verwijderd uit artikel 8, eerste lid, maar tegelijkertijd (huidig) artikel 13.03 ES-TRIN werd uitgezonderd. Dat leidde tot de onwenselijke vaststelling dat dit type schip met geen enkele brandblusser moest worden uitgerust. Door het schrappen van artikel 13.03 uit de lijst met uitzonderingen is deze omissie hersteld. Artikel 13.03 is dus van toepassing op rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype. Daaruit volgt dat het aantal en type brandblussers afhankelijk is van het aantal toegangen en de indeling van het schip.

- Artikel 19.06, eerste lid, onderdeel c

Dit onderdeel bestaat niet en wordt daarom geschrapt uit de lijst met uitzonderingen.

#### *Onderdeel B (Wijziging bijlage 3.4)*

In het opschrift van bijlage 3.4 is verduidelijkt dat de bijlage behoort bij artikel 3.4, derde lid, onderdeel c, van de Bvr.

#### *Wijziging artikel 1, eerste lid, van bijlage 3.4*

Artikel 1, eerste lid, van bijlage 3.4 bevat de uitzonderingen voor het type open rondvaartboot voor de in bijlage 1.1a opgesomde technische voorschriften. Ook deze opsomming van uitzonderingen is met onderhavige regeling gewijzigd.

Aan de uitzonderingen wordt toegevoegd:

- Artikel 8.05, zesde lid, mits andere passende voorzieningen worden getroffen om te voorkomen dat brandstof uit de brandstoftank kan vloeien

Bij open rondvaartboten met een dieselmotor zijn de technische voorschriften van artikel 8.05, tweede tot en met het twaalfde lid, van toepassing. Het betreft eisen aan brandstoftanks, -pijpleidingen en toebehoren.

De meeste open rondvaartboten zijn echter voorzien van kleine brandstoftanks die enkel met een vulpistool of jerrycan kunnen worden gevuld. Voor dit type schepen is daarom niet mogelijk om eisen te stellen aan de aansluitkoppeling en de ontluchtingsleiding. Bij het tanken met een pistool wordt de koppeling niet gebruikt en heeft het vulpistool zelf een afslag-beveiliging. Omwille hiervan is het mogelijk om een open rondvaartboot uit te zonderen van artikel 8.05, zesde lid. Dit geldt enkel als er andere passende voorzieningen zijn getroffen om te voorkomen dat brandstof uit de brandstoftank kan vloeien.

- Artikel 10.02, eerste en derde lid

Met deze wijziging is de uitzondering voor artikel 9.02 geschrapt. Wegens een vergissing bij de implementatie van Richtlijn 2016/1629 was artikel 9.02 niet aangepast naar artikel 10.02. Artikel 10.02 betreft de systemen voor de energieverzorging. In de vorige richtlijn stond dit in artikel 9.02.

- De artikelen 11.01, eerste lid, onderdeel a, tweede lid en zesde lid, 11.02, tweede en derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05, eerste lid met betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid, vijfde lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c, en achtste lid met betrekking tot "en op een passende plek"

Doordat vanaf 1 januari 2020 hoofdstuk 11 van ES-TRIN van kracht geworden is, is dit hoofdstuk ook van toepassing op de open rondvaartboten. Met deze wijziging is het voor dit type schepen mogelijk gemaakt om af te wijken van de technische voorschriften in hoofdstuk 11. Er zijn verschillende redenen waarom deze uitzonderingen noodzakelijk zijn: (1) rondvaartboten hebben een beperkt vaargebied en varen op klein(er) vaarwater, (2) er varen al heel veel rondvaartboten met een elektrische voortstuwing welke gecertificeerd zijn en voor zover bekend is er niet gebleken dat dit tot onveilige situaties heeft geleid, (3) het dubbel uitvoeren van de regelaar en een tweede accu plaatsen brengt onevenredig hoge kosten met zich mee en (4) tevens wordt de elektrische installatie complexer en storingsgevoeliger. Omwille van deze redenen is besloten om bovenvermelde artikelen als uitzonderingsgrond op te nemen voor dit type schepen.

- Artikel 13.03, tweede lid

Met onderhavige wijziging is het tweede lid van artikel 13.03 toegevoegd aan de uitzonderingen. In plaats van deze bepalingen zijn er met deze wijziging namelijk nieuwe bepalingen opgenomen in artikel 12 van bijlage 3.4, die specifiek van toepassing zijn op de open rondvaartboten. In dit artikel worden eisen gesteld aan de aanwezige blusmiddelen.

- Artikel 13.07

Dit artikel betreft de uitzondering voor wat betreft de aanwezigheid van een bijboot. In het verleden werd hiervoor een ontheffing verleend. Bij het implementeren van Richtlijn 2016/1629 moest dit worden opgenomen als een uitzondering van artikel 13.07. Met deze wijziging is dit gecorrigeerd.

- Artikel 19.02, derde lid

In artikel 19.02, derde lid, wordt verwezen naar artikel 3.03, eerste lid. Artikel 3.03 gaat over de aanwezigheid van aanvaringsschotten. Open rondvaartboten



kunnen uitgezonderd worden van de voorschriften in artikel 3.03, eerste tot en met het vijfde lid. Aangezien in artikel 19.02 in het derde lid wordt verwezen naar artikel 3.03, eerste lid, en specifiek de positie van de aanvaringsschotten wordt voorgeschreven, is met onderhavige wijziging de uitzondering voor artikel 19.02, derde lid, ingevoegd.

- Artikel 19.03, zevende tot en met dertiende lid

Artikel 19.03 behoorde tot de uitzonderingen voor open rondvaartboten. Met de onderhavige regeling is de uitzondering beperkt tot het zevende tot en met dertiende lid. Het eerste tot en met het zesde lid zijn wel van toepassing. Het gevolg van het in zijn geheel uitzonderen van artikel 19.03, was dat behalve artikel 3.02, derde lid, een open rondvaartboot aan geen enkele eis inzake stabiliteit zou moeten voldoen. Dit niet wenselijk. De uitzonderingen worden gelijk getrokken met de voor de rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype voorgeschreven technische eisen. Eigenaren van een open rondvaartboot kunnen bijgevolg het verzoek indienen om het rekenkundige bewijs te vervangen met een praktijk hellingproef conform artikel 3.15 van de Bvr.

Het volgende artikel vervalt als uitzondering:

- Artikel 19.11, achtste lid

Het achtste lid van artikel 19.11 gaat over de eis dat onder andere dekzeilen moeilijk ontvlambaar moeten zijn. Met onderhavige wijziging is vastgelegd dat een open rondvaart aan deze technische eis moet voldoen.

#### *Wijziging artikel 3 van bijlage 3.4*

Dit artikel gaat over de stabiliteit van open rondvaartboten. Voor open rondvaartboten met vaste zitbanken die alleen op binnenwateren van zone 4 varen, worden een aantal bijkomende uitzonderingen ingevoegd.

Omdat er geen gevallen bekend zijn van gezonken open rondvaartboten die enkel op zone 4 varen en dit grotendeels boten zijn met een klein vrijboord, wordt het van toepassing zijn van artikel 19.03 van bijlage 1.1a onevenredig zwaar beperkt in het aantal maximale passagiers. Daarom is met onderhavige wijziging het voor dit soort type schepen mogelijk gemaakt om af te wijken van bepaalde in artikel 19.03 gestelde criteria.

#### *Wijziging artikel 10 van bijlage 3.4*

ES-TRIN biedt de mogelijkheid om het daadwerkelijke ankergewicht te verminderen ten opzichte van het berekende benodigde ankergewicht. In het onderdeel 'Instructies voor de toepassing van de technische standaard', dat deel uitmaakt van ES-TRIN, bevat ESI-II-9 een lijst met ankers met verhoogde houdkracht. Er mag bij gebruik van zo'n anker een reductiefactor gebruikt worden. Deze mogelijkheid is met onderhavige wijzigingsregeling ook in de bijlage opgenomen.

#### *Wijziging artikel 12 van bijlage 3.4*

In de nabijheid van motorinstallaties diende al een draagbaar blustoestel met een vulgewicht van ten minste 4 kg aanwezig te zijn. In de praktijk is gebleken dat in bepaalde gevallen ook kan worden volstaan met een sproeischuimbrandblusser van 6 liter. Dat is met deze wijziging mogelijk gemaakt.

Met deze wijziging is ook het tweede lid geschrapt. Dit omdat de bedoeling van dit artikellid in de praktijk onduidelijk was en tevens onduidelijk was waarom dit lid

in dit artikel was opgenomen. Om duidelijkheid te creëren is hiervoor in de plaats in de onderhavige wijziging bepaald dat moet worden voldaan aan artikel 19.11, achtste lid, door de uitzondering voor dat artikel te schrappen.

*Onderdeel C (Wijziging bijlage 3.6)*

*Wijziging artikel 1.2 bijlage 3.6*

- Artikel 1.2, onderdeel c

Op dit moment wordt hoofdstuk 5 van ES-TRIN (manoeuvreeigenschappen, minimum snelheid etc.) uitgezonderd voor veerponten. Voor niet-vrijvarende veerponten en vrijvarende veerponten die alleen op zone 4 wateren varen, is dit begrijpelijk. Maar met de verruimde definitie van veerpont (waarbij het onderhouden van een OV-dienst het leidende criterium is), betekent dit dat ook een veerpont die een traject over de Noord of Nieuwe Maas aflegt van vele kilometers, niet hoeft te voldoen aan de manoeuvreeigenschappen. Dit is niet wenselijk en daarom is toegevoegd dat deze uitzondering alleen geldt voor niet-vrijvarende veerponten en vrijvarende veerponten op zone 4.

- Artikel 1.2, onderdeel e

Op dit moment wordt artikel 7.10 (verwarming en ventilatie) uitgezonderd, terwijl dit bij beslagen ramen gevaarlijk kan zijn. Om die reden wordt deze uitzondering geschrapt.

Op dit moment wordt tevens artikel 7.02 (vrij zicht) uitgezonderd. Bij vrijvarende veerponten is dit niet wenselijk, aangezien deze schepen onderdeel uitmaken van het vaarverkeer op drukke vaarwegen. Om die reden is toegevoegd dat deze uitzondering alleen geldt voor niet-vrijvarende veerponten.

- Artikel 1.2, onderdeel f (nieuw)

Doordat per 1 januari 2020 hoofdstuk 11 van ES-TRIN van kracht geworden is, is dit hoofdstuk ook van toepassing op veerponten. Met deze wijziging is het voor dit type schepen – net zoals voor rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype en open rondvaartboten – mogelijk gemaakt om af te wijken van een aantal technische voorschriften in hoofdstuk 11.

- Artikel 1.2, onderdeel g (nieuw)

In aanvulling op de uitzonderingen voor hoofdstuk 11 van ES-TRIN voor alle veerponten, gelden voor veerponten op zone 4 nog een aantal extra uitzonderingen (vanwege kleiner vaarwater).

- Artikel 1.2, onderdeel h (nieuw)

De huidige verwijzing naar artikel 13.02, eerste lid, onderdeel d, van ES-TRIN verwijst naar een artikel dat niet bestaat. Dit is onjuist getransponeerd. Ook in Richtlijn 2006/87/EG bestond dit artikel niet, maar werden daarmee de stalen verzamelreservoirs bedoeld voor poetslappen en dergelijke. Er moet hier verwezen worden naar artikel 13.02, tweede lid, onderdeel b.

- Artikel 1.2, onderdeel i (nieuw)

Er wordt verwezen naar artikel 13.02, tweede lid, onderdeel d, van ES-TRIN, echter: dit lid bestaat niet. Het artikel is onjuist getransponeerd vanuit Richtlijn 2006/87/EG (was in deze richtlijn artikel 10.02, tweede lid, onderdeel d). In de Binnenvaartregeling had artikel 13.02, derde lid, onderdeel d, ES-TRIN (loopplank) moeten worden uitgezonderd.

De verwijzing naar de uitzondering van 13.04, eerste lid, ES-TRIN is niet correct getransponeerd vanuit Richtlijn 2006/87/EG (dit was in deze richtlijn artikel 10.04, eerste lid: dit lid gaat over het niet van toepassing zijn van de EN- norm op bijboten). In de Binnenvaartregeling had artikel 13.07, eerste lid, ES-TRIN moeten worden uitgezonderd.

Echter, in overleg met de keuringsinstanties is besloten om v.w.b. de aanwezigheid van, en eisen aan, een bijboot een onderscheid aan te brengen tussen vrijvarende veerponten (zoals waterbussen) en niet-vrijvarende veerponten (zoals kabelponten).

Artikel 8.6 van de Binnenvaartregeling blijft gehandhaafd voor niet-vrijvarende veerponten. De bijboot moet typegoedgekeurd zijn (voldoen aan de Europese norm EN 1914 : 2016, zoals omschreven in artikel 13.07 ES-TRIN). Om die reden is artikel 13.07 niet aan de uitzonderingen toegevoegd in artikel 1.2, onderdeel g. Voor typegoedgekeurde bijboten wordt een overgangsbepaling opgenomen. Voor vrijvarende veerponten komt er een toevoeging, zodat ook zij – net zoals passagiersschepen – de mogelijkheid hebben om onder speciale voorwaarden (genoemd in artikel 19.15, vijfde lid ES-TRIN) een andere voorziening te mogen toepassen.

- Artikel 1.2, onderdeel o (nieuw)

De oorspronkelijke formulering 'Uitsluitend voor veerponten in zone 4, 19.11, achttiende lid; en' leidde tot verwarring vanwege het woordje 'en'. Het is met deze formulering namelijk niet geheel duidelijk of de voorwaarde (enkel zone 4) alleen op onderdeel m, of ook op onderdeel n slaat. Dit maakt wel wezenlijk uit; de uitzonderingen in onderdeel n gaan o.a. over brandbluspompen en vaste brandblusinstallaties in machinekamers. Ter verduidelijking is 'en' hier daarom geschrapt.

- Artikel 1.2, onderdeel p (nieuw)

Vanuit veiligheidsoogpunt wordt artikel 19.12, negende lid (vast ingebouwde brandblusinstallatie in de machinekamer) van toepassing voor vrijvarende veerponten.

*Wijziging artikel 4.1 bijlage 3.6*

Er wordt in artikel 4.1, zesde lid, gesteld dat voldoende stabiliteit voor schepen <25m lwl kan worden aangetoond met een praktijkproef, als er voertuigen met maximaal 2 wielen worden vervoerd.

In artikel 3.1, tweede lid, wordt gesteld dat voor veerponten op zone 3, onder de 15m lwl geen lekstabiliteit hoeft te worden aangetoond. Voor veerponten >15m lwl (& <25m lwl) op zone 3 dient wel lekstabiliteit te worden aangetoond.

Met een praktijkproef, zoals voorgeschreven in artikel 4.1, zesde lid, kan niet worden aangetoond dat de lekstabiliteit van een veerpont voldoet. Deze is enkel geschikt om de intacte stabiliteit aan te tonen. Dit terwijl artikel 4.1, zesde lid, wel stelt dat het afdoende is om een praktijkproef uit te voeren om te aan te tonen dat het schip over 'voldoende stabiliteit' beschikt. Om die reden wordt in het onderhavige wijzigingsvoorstel artikel 4.1, zesde lid, zodanig gewijzigd dat dit alleen toegestaan is voor zone 4 <25m lwl en zone 3 < 15m lwl.

*Wijziging artikel 4.2 bijlage 3.6*

Er werd verwezen naar artikel 5.2, tweede lid, voor het 'genoemde laadvermogen'. Echter, artikel 5.2, tweede lid, ging niet over laadvermogen, maar over een minimum vrijboard. Met deze wijziging is een juiste verwijzing opgenomen.

#### *Wijziging artikel 4.3 bijlage 3.6*

Het derde en vierde lid geven een formule om de middelpuntvliedende kracht van een schip te bepalen bij het roergeven, als dit niet bij de praktijkproef wordt getest.

De opgegeven formule geeft voor vrijvarende veerponten die een OV-dienst onderhouden tussen meerdere haltes, een veel lagere waarde dan voor vergelijkbare rondvaartdagboten die de formule uit ES-TRIN gebruiken.

De formule in de regeling is origineel bedoeld voor (vrij) varende veerponten die een oversteek maken, waarbij een kleiner moment in de praktijk optreedt. Met de formule  $M_w = P_w * F * (h_w + T/2)$  wordt in het gedeelte tussen de haakjes de lengte van de arm van de winddruk bepaald. Deze arm zou de afstand tussen het Center of Gravity (CoG) van het windoppervlak tot het CoG van het onderwateroppervlak moeten zijn. Voor de arm van het windoppervlak tot de inzinking is dit correct geformuleerd, maar voor afstand tussen het waterlijnoppervlak en het CoG van het onderwateroppervlak niet, daar wordt T/2 genomen. Dit resulteert voor alle schepen, die niet rechthoekig onder water zijn (grootste deel van de veerponten), in een grotere arm dan de werkelijkheid. Dit is in het onderhavige wijzigingsvoorstel gecorrigeerd.

#### *Wijziging artikel 8.5 bijlage 3.6*

Voor passagiersschepen op zone 2 wateren, wordt in bijlage 3.1 van de Binnenvaartregeling een extra factor genoemd voor de berekening van het ankergewicht:  $4 * A_f$  ( $A_f$  = frontale windvangend oppervlak). Bijlage 3.1 is niet van toepassing op veerponten, omdat ze volgens het Binnenvaartbesluit niet onder de definitie 'passagiersschip' vallen. Met de verruiming van de definitie veerpont (het onderhouden van een OV-dienst i.p.v. oversteek) komen deze veerponten op zone 2 wel op dezelfde wateren als passagiersschepen, terwijl ze een lager ankergewicht mogen hebben. Dat is strijdig met elkaar; het ligt voor de hand dat dit extra oppervlak ook voor veerponten op zone 2 op te nemen en dat is met het onderhavige wijzigingsvoorstel bewerkstelligd.

#### *Wijziging artikel 8.6 bijlage 3.6*

Voor deze wijziging wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 1.2, onderdeel i (nieuw).

#### *Wijziging artikel 10.1 bijlage 3.6*

In artikel 10.1, derde lid onderdeel b, subonderdeel 4 is de verwijzing naar de artikelen in hoofdstuk 15 van ES-TRIN aangepast naar het huidige hoofdstuk 19 van ES-TRIN (versie 2021/1). Daarnaast is de verwijzing naar Richtlijn 2006/87/EG aangepast in Richtlijn (EU) 2016/1629.

Verder is na artikel 10.1, derde lid een nieuw lid toegevoegd om rekening te houden met de gevolgen voor bestaande schepen (gecertificeerd tussen 1 januari

2011 t/m 1 juli 2023) van een aantal wijzigingen/aanvullingen in het onderhavige wijzigingsvoorstel:

- Vrijvarende veerponten moeten vanwege het onderhavige wijzigingsvoorstel gaan voldoen aan hoofdstuk 5 van ES-TRIN (manoeuvreeigenschappen). Voor bestaande vrijvarende veerponten is een uitzondering opgenomen. Artikel 5.01 blijft wel gelden, ook voor niet-vrijvarende veerponten. Om die reden wordt ook artikel 9.1 van deze bijlage behouden;
- Vrijvarende veerponten moeten vanwege het onderhavige wijzigingsvoorstel gaan voldoen aan artikel 7.02. Voor bestaande vrijvarende veerponten is een uitzondering opgenomen.
- Veerponten moeten vanwege het onderhavige wijzigingsvoorstel gaan voldoen aan artikel 19.12, negende lid. Voor bestaande veerponten is een uitzondering opgenomen.
- In het onderhavige wijzigingsvoorstel zijn wijzigingen aangebracht in de artikelen 4.3 en 8.5, derde lid. Voor bestaande veerponten zijn uitzonderingen opgenomen.

#### *Onderdeel D (Wijziging bijlage 3.9)*

In bijlage 3.9 worden de technische eisen voor patrouillevaartuigen opgesomd. In het opschrift is verduidelijkt dat de bijlage behoort bij artikel 3.4, derde lid, onderdeel h, van de Bvr.

In de (oude) artikelen 8 en 9 werden eisen gesteld waaraan patrouillevaartuigen moesten voldoen die bestemd zijn om ligplaats te nemen langs zij van schepen die blauwe lichten of kegels, of een seinvlag B of rood licht voeren, of gevaarlijke stoffen vervoeren. Patrouillevaartuigen die enkel voldeden aan de eisen van artikel 8, mochten geen ligplaats nemen langs zij tankschepen tijdens het laden, lossen en ontgassen. Patrouillevaartuigen die aan de aanvullende eisen van artikel 9 voldeden, mochten dat wel.

Beide artikelen verwezen voor de technische eisen waaraan de patrouillevaartuigen moeten voldoen naar onderdelen van bijlage 1 van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG), de Nederlandse vertaling van het internationaal vastgestelde ADN. In 2019 is het ADN substantieel gewijzigd waardoor het onderscheid tussen de artikelen 8 en 9 van bijlage 3.9 van de Binnenvaartregeling is geminimaliseerd.

In het ADN 2019 is het explosieveiligheidsconcept opgenomen. Het basisniveau van veiligheid voor alle schepen is gelijkgetrokken. Dat houdt in dat elektrische en niet-elektrische apparaten en ventilatiesystemen voor zowel de in artikel 8, als artikel 9 (oud) bedoelde patrouillevaartuigen aan dezelfde eisen moeten voldoen. Het enige onderscheid tussen beide artikelen heeft alleen nog betrekking op het materiaal dat mag worden gebruikt in de woning en het stuurhuis, de hoogte van de openingen en spilranden, de omgevingstemperatuur in de machinekamer en technische eisen voor elektrische verdeelsystemen.

Bovendien mogen patrouillevaartuigen die slechts voldoen aan de eisen van artikel 8 (oud) niet langs zij van tankschepen komen die aan het laden, lossen of tijdens het stilliggen aan het ontgassen zijn. Dat is een behoorlijke beperking in het functioneren van deze vaartuigen waardoor het voorstelbaar is dat dit soort patrouillevaartuigen in de praktijk niet meer zullen worden gebouwd.

Op grond van het bovenstaande is daarom besloten om beide artikelen samen te voegen door de resterende voorwaarden uit artikel 9 over te hevelen naar artikel 8, en artikel 9 te schrappen.

Schepen die aan artikel 8 of artikel 9 voldeden kregen een Certificaat van Goedkeuring op basis van 7.1.2.19.1 van het ADN. Zowel artikel 8 als artikel 9 voorzien echter in extra uitzonderingen op de bepalingen uit het ADN voor patrouillevaartuigen, die niet conform 7.1.2.19.1 van het ADN zijn. Het Certificaat van Goedkeuring zou internationaal en harmoniserend moeten werken maar door de extra uitzonderingen die op basis van de artikel 8 en 9 werden toegestaan werd dit ondergraven. Daarom is nu in het derde lid van artikel 8 opgenomen dat voor een patrouillevaartuig onder punt 52 van het Uniebinnenvaartcertificaat kan worden opgenomen dat deze voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld in artikel 8 van bijlage 3.9.

In artikel 10 zijn het eerste en tweede lid vervallen omdat dit nu in randnummer 8.3.4 van het ADN is opgenomen.

In artikel 12 (oud) werd een loopplank voorgeschreven die afwijkt van de in artikel 13.02 van ES-TRIN gestelde eisen. Er zijn geen duidelijke redenen aan te voeren waarom een afwijkende (kortere) lengtemaat van de loopplank voor patrouillevaartuigen noodzakelijk is. Daarom is nu voorgeschreven dat bij vervanging van de loopplank een loopplank moet worden geïnstalleerd in overeenstemming met het hiervoor genoemde artikel uit ES-TRIN.

Aan artikel 16 is een vierde lid toegevoegd waarin een overgangsbepaling is opgenomen voor patrouillevaartuigen die recent gekeurd zijn. Bij een toekomstige herkeuring wordt dan het Certificaat van Goedkeuring vervangen door de aantekening onder punt 52 van het Certificaat van Onderzoek dat wordt voldaan aan artikel 8 van bijlage 3.9.

In artikel 17 is overgangsrecht opgenomen dat van toepassing is op de in artikel 8 en 10 van bijlage 3.9 genoemde ADN-randnummers. Het overgangsrecht is afgestemd op het overgangsrecht in de ADN. Het overgangsrecht waarnaar wordt verwezen is opgenomen in tabel 1.6.7.2.1.1 (Tabel van de algemene overgangsvoorschriften voor droge lading schepen) en tabel 1.6.7.2.2.2 (Tabel van de algemene overgangsvoorschriften voor tankschepen) van Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (VBG). Van toepassing zijn de in de derde kolom van de tabellen genoemde termijn en voorwaarden.

Verder is in bijlage 3.9 de nummering van de verwijzingen naar de ADN-randnummers aangepast aan die van de laatste versies van de ADN (2019 en 2021) en zijn de in de bijlage opgenomen verwijzingen naar artikel 9 verwijderd.

#### *Onderdeel E (Wijziging bijlage 3.12)*

In het opschrift van bijlage 3.12 is verduidelijkt dat de bijlage behoort bij artikel 3.4, derde lid, onderdeel i, van de Bvr.

#### *Wijziging artikel 2, tweede lid, van bijlage 3.12*

Artikel 2, tweede lid, van bijlage 3.12 bevat de uitzonderingen voor kleine drijvende werktuigen voor de in bijlage 1.1a opgesomde technische voorschriften.

Aan de uitzonderingen wordt toegevoegd:

- 11.01, eerste lid, onderdeel a, tweede en zesde lid, 11.02, tweede en derde lid, 11.03, vierde lid, 11.04, derde lid, eerste zin, 11.05, eerste lid met betrekking tot "en bij de voortstuwingsinstallatie worden aangegeven", tweede lid en derde lid, 11.06, tweede lid, onderdeel a, maar alleen als uit de vermogensbalans blijkt dat dit voorschrift niet relevant is, 11.07, vierde lid, vijfde lid, onderdeel b, zesde lid, onderdeel c en achtste lid met betrekking tot "en op een passende plek",

Doordat per 1 januari 2020 hoofdstuk 11 van ES-TRIN van kracht geworden is, is dit hoofdstuk ook van toepassing op kleine drijvende werktuigen. Met deze wijziging is het voor dit type schepen mogelijk gemaakt om af te wijken van de technische voorschriften in hoofdstuk 11. Er zijn verschillende redenen waarom deze uitzonderingen noodzakelijk zijn: (1) kleine drijvende werktuigen hebben een beperkt vaargebied en varen op klein(er) vaarwater, (2) het dubbel uitvoeren van de regelaar en een tweede accu plaatsen brengt onevenredig hoge kosten met zich mee en (3) tevens wordt de elektrische installatie complexer en storingsgevoeliger. Omwille van deze redenen is besloten om bovenvermelde artikelen als uitzonderingsgrond op te nemen voor dit type schepen.

#### *Artikel 2, derde lid*

Op grond van hun afmetingen hoeven kleine koppelbare pontons niet te worden gecertificeerd. Dit verandert echter als ze worden voorzien van werkinstallaties. In dat geval moeten zij worden beschouwd als drijvend werktuig en dienen ze dus voorzien te zijn van een certificaat.

Door het toevoegen van een derde lid aan artikel 2 van bijlage 3.12 wordt het mogelijk voor kleine koppelbare pontons om af te wijken van de op grond van artikel 3.02, eerste lid, onderdeel b, van bijlage 1.1a (ES-TRIN) vereiste minimum plaatdikte. In dit derde lid worden de voorwaarden opgesomd waaronder deze afwijking mogelijk is.

Met de sector is afgesproken dat deze afwijkmogelijkheid geldig blijft tot tien jaar na de invoering van de certificeringsplicht voor de kleine drijvende werktuigen, dat wil zeggen tot 30 december 2028. Na deze datum dienen de kleine drijvende werktuigen te voldoen aan de op grond van ES-TRIN gestelde eisen aan de minimum plaatdikte.

#### *Artikel 2, vierde lid*

De in bijlage 3.12 opgenomen vrijstellingen bleken in de praktijk niet toereikend om de categorie zeer kleine drijvende werktuigen, zoals maai- en schuifboten, van een certificaat te kunnen voorzien. Bij (her)certificering van deze kleine drijvende werktuigen moest daarom steeds per geval een ontheffing worden aangevraagd bij de ILT. De ILT heeft daarom in samenwerking met de particuliere keuringsinstellingen de aangevraagde ontheffingen tegen het licht gehouden en beoordeeld in hoeverre vrijstelling kon worden gegeven van de artikelen waarvoor tot op heden steeds een ontheffing werd aangevraagd. In overleg met de Vereniging van Waterbouwers, CUMELA Nederland en een aantal fabrikanten van klein drijvend materieel is dit verder uitgewerkt en zijn de naar voren gebrachte knelpunten besproken. Het uitgangspunt daarbij is dat ook het zeer kleine drijvend materieel, zoals maai- en schuifboten, moet worden voorzien van een

certificaat. Deze categorie kleine drijvende werktuigen opereert alleen op hele kleine wateren waarop geen (binnenvaart)beroepsvaart actief is.

De drijvende werktuigen die onder het toepassingsgebied van artikel 1 van bijlage 3.12 vallen, zijn kleiner dan twintig meter, hebben een beperkte boxmaat en zijn na 30 december 2008 gebouwd. Aan artikel 2 is middels een nieuw vierde lid een aanvullende ondergrens toegevoegd, dit artikellid geldt namelijk alleen voor werktuigen die uitsluitend actief zijn op vaarwegen lager dan CEMT-klasse I. Daarnaast zijn voor deze categorie kleine drijvende werktuigen artikelen toegevoegd waarvoor eerder ontheffingen werden aangevraagd of waarvan anderszins tijdens het overleg met de keuringsinstanties, brancheorganisaties en fabrikanten is gebleken dat deze voor zeer kleine drijvende werktuigen technisch moeilijk uitvoerbaar zijn. Waar nodig zijn in de bijlagen tevens aanvullende voorwaarden opgenomen. Met deze wijziging is beoogd een kader te bieden op basis waarvan ook deze zeer kleine drijvende werktuigen kunnen worden gecertificeerd.

#### **Artikel II**

Deze wijzigingsregeling treedt in werking op 1 juli 2023 overeenkomstig de vaste verandermomenten als bedoeld in Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,