

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Binnenvaartregeling

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Tot voor kort werd in het nautisch onderwijs geen opleiding tot machinist meer aangeboden, omdat daar mede door de modernisering van motoren van binnenschepen geen voldoende vraag meer naar was. Alleen voor passagiersschepen en duwstellen schrijft de regelgeving echter in sommige gevallen nog voor dat er een machinist aan boord moet zijn. In verband hiermee is in april 2019 toch weer met een opleiding tot machinist gestart. Met de wijziging wordt deze opleiding gereguleerd.

Sinds 1 januari 2019 geldt dat alle drijvende werktuigen een certificaat van onderzoek of communautair certificaat moeten hebben. Een op eigen kracht varende drijvend werktuig valt voor de bemanningsregeling onder de in de Binnenvaartregeling (Bvr) opgenomen tabel motorvrachtschepen en moet op grond daarvan met de bemanningssamenstelling schipper en matroos varen. In de Bvr zijn voor diverse categorieën van schepen vrijstellingen voor de bemanningssamenstelling opgenomen. Een vrijstelling voor de bemanningssamenstelling van drijvende werktuig was tot nu toe niet in de regeling opgenomen. Met deze vrijstelling komt de veiligheid niet in het geding.

Snelle watertaxi's moeten afhankelijk van de snelheid die 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 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 in het bezit is van een groot vaarbewijs. Met deze wijziging wordt voorzien in een vrijstelling van de verplichting om naast de schipper nog een ander bemanningslid aan boord te hebben.

In de praktijk bestond onduidelijkheid over hoe de 180 vaardagen benodigd voor het verkrijgen van de Verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot beperkt vaargebied kan worden aangetoond. 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 de 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 verkregen.

2. Wie zijn betrokken?

Over de wijzigingen is overleg gevoerd met vertegenwoordigers uit de binnenvaartbranche.

3. Wat is het probleem?

In de regelgeving was het praktijkexamentraject machinist nog niet gereguleerd. Dit is noodzakelijk om op te nemen, omdat men gestart is met een opleiding via dit traject tot machinist.

Voor drijvende werktuigen en snelle watertaxi's is gebleken dat met het oog op de veiligheid met minder bemanning kon worden volstaan. Aanpassing kan een kostenbesparing voor de sector met zich meebrengen.

In de praktijk bestond onduidelijkheid over de vraag hoe aangetoond kon worden of de 180 vaardagen voor het verkrijgen van de Verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot beperkt vaargebied kon worden aangetoond.

4. Wat is het doel?

Doel van de wijzigingen is aanpassing van de regeling aan de eisen en wensen uit de praktijk.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Zonder overheidsinterventie zijn deze aanpassingen niet mogelijk.

6. Wat is het beste instrument?

De voorschriften zijn opgenomen in de Bvr en daarom dient deze regeling te worden aangepast.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Voor burgers geldt dat degenen die met goed gevolg een door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen erkende opleiding hebben gevolgd aan de slag kunnen als machinist.

Het (gedeeltelijk) vrijstellen van drijvende werktuigen van bemanningseisen 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 is dus per drijvend werktuig de loonkosten van een matroos x 1000 (schatting).

Voor het verkrijgen van de Verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot beperkt vaargebied betekent de wijziging dat duidelijk wordt dat dit niet alleen kan worden aangetoond door middel van in een dienstboekje aangetekende vaardagen, maar ook door middel van een werkgeversverklaring vergezeld van de 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 verkregen.