

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, 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 het Keuringsreglement voor de zeevaart 2012 in verband met de
registratie van de resultaten van het geneeskundig onderzoek van
bemanningsleden en 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 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;

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

In artikel 1.1, eerste lid, wordt in de begripsbepaling ES-TRIN '2017/1' vervangen
door '2019/1'.

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. In 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

Artikel 5.15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na 'Motorschepen' ingevoegd 'en drijvende werktuigen'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 6. 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°.

E

Na artikel 5.17 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.17a

Snelle veerponten waar zich maximaal 12 personen 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.

F

In artikel 6.3, tweede lid, vervalt 'en de arts in het register Shipexam van de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft kunnen vaststellen dat hij gezien de eerdere uitslagen of aantekeningen gerechtigd is de keuring te verrichten'.

G

Artikel 6.12 komt te luiden:

Artikel 6.12

De resultaten van het geneeskundig onderzoek worden door de arts uitsluitend op basis van een gemotiveerd verzoek doorgegeven aan de Medisch Adviseur Scheepvaart.

H

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 praktijkexamen traject, hetgeen kan worden aangetoond door middel van een dienstboekje, of een werkgeversverklaring, vergezeld van op de desbetreffende periode van toepassing zijnde salaristroken."

I

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

J

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

1. In artikel 1.01, vijftiende 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.

K

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.

L

Bijlage 5.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aan het eind van de tabel opgenomen voetnoten wordt na de zinsnede `***** de machinist mag worden vervangen door een volmatroos' onder vervanging van de puntkomma aan het eind door een punt, ingevoegd `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 van de voetnoten opgenomen zinsnede `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.

M

In bijlage 7.2, paragraaf 1, onderdeel 1.3, zevende aandachtsstreepje, en onderdeel 1.4, negende aandachtsstreepje, wordt `in de periode van 1 januari 2014 tot 1 januari 2019' vervangen door `vanaf 1 januari 2014'.

N

Bijlage 11.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In Tabel 1, in het opschrift van de 2^e en 3^e kolom, vervalt `RosR, '.
2. In Tabel 1, Hoofdstuk 3, paragraaf 1 Bvw: Certificaat van onderzoek, wordt in de kolom Omschrijving overtreding bij Feitcode BVW 3.1.029, `binnenschip' vervangen door `schip'.
3. In Tabel 1, Hoofdstuk 3, paragraaf 3: Bemanning, wordt in de eerste en tweede rij in de kolom Boetebedrag, de zinsnede voor elk uur meer varen' vervangen door `voor elk uur of een deel van een uur meer varen'.
4. In de onder `Toepassing tarievenlijst' opgenomen voetnoot 2, eerste volzin, wordt na `opgelegd' ingevoegd `aan een natuurlijk persoon of'.

Artikel II

In artikel 10 van het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2012 wordt `onverwijld aangetekend in het daarvoor bestemde register. Instructies van de Medisch Adviseur Scheepvaart worden opgevolgd' vervangen door `uitsluitend op basis van een gemotiveerd verzoek doorgegeven aan de Medisch Adviseur Scheepvaart'.

Artikel III

De Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2, tweede lid, onderdeel g, onder 2°, vervalt ` , voor zover van toepassing, aangevuld met de technische benaming`.

B

In Bijlage 1, komt de rij onder Zuid Oost, beginnende met – Maasbracht sluis (vanuit Bediencentrale Maasbracht) te luiden:

Maasbracht sluis (vanuit Bediencentrale Maasbracht)	85
---	----

C

In Bijlage 2 komen de rijen onder Verkeerspost Nijmegen, beginnende met sector Millingen, te luiden:

Sector Millingen:			Waal km 881,5 tot km 864,2		
Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
Ieder schip, met uitzondering van: – een klein schip dat geen stoffen vervoert, bedoeld in artikel 9.07, lid 3, Binnenvaartpolitiereglement – een veerpont die is voorzien van een goedwerkend en in bedrijf zijnd AIS-apparaat	* scheepsnaam * positie * vaarrichting * elke bijzondere manoeuvre	sector Millingen	marifoonkanaal 5	Bij het voornemen tot het uitvoeren van een bijzondere manoeuvre, zoals het – in- of uitvaren van een haven of nevenvaarwater – keren en oversteken van de vaarweg – ten anker komen of verlaten van de anker- of ligplaats	Alle schepen moeten gedurende de vaart in het blokgebied uitluisteren, communiceren en oproepen beantwoorden

D

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. De rij onder *Fryslân*, beginnende met Prinses Margrietkanaal, komt te luiden:

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

2. De eerste twee 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 19,74	111	11,50	3,50

3. 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

4. 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

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

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

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

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

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

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

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

8. 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.

9. 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.

10. 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.

Artikel IV

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 I, terug tot en met 1 april 2019.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Toelichting

Inleiding

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). Tevens is de verklaring praktijkexamen machinist ingevoerd, als bewijs dat het praktijkexamen machinist binnenvaart als sluitstuk van het nieuw in het leven geroepen praktijkexamentraject machinist 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 geen voldoende vraag meer naar was. Alleen voor passagiersschepen en duwstellen schrijft de regelgeving nu in sommige gevallen nog voor dat er een machinist aan boord moet zijn. Daarom is in april 2019 wederom 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 als een pilottraject is gestart.

Verder is een vrijstelling opgenomen van de bemanningseisen voor drijvende werktuigen en de bemanning van snelle watertaxi's. 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. Tevens worden de resultaten van het geneeskundig onderzoek van zowel binnenvaart-, als zeevaartbemanningsleden om privacy redenen anders geregistreerd. Daartoe wordt ook het keuringsreglement voor de Zeevaart 2012 aangepast.

De wijzigingen met betrekking tot de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren (Rcar) komen voort uit protocol 2018-II-13 van de CCR. De voorschriften die door de CCR worden vastgesteld zijn van toepassing op de wateren die vallen onder de Herziane Rijnvaartakte, ook wel de Aktewateren genoemd. De implementatie van die voorschriften vindt plaats in het Rijnvaartpolitiereglement 1995. Voor de overige nationale wateren zijn de voorschriften onder andere vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement 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 1680 uur (drie praktijkexamenweken van ieder 40 uur inbegrepen) inclusief examinering en verkrijging van de verklaring praktijkexamen machinist. De opleiding kost de kandidaat in totaal ongeveer € 5700,-. In het pilottraject dat op 1 april 2019 is gestart bevinden zich 12 kandidaten. Er wordt verwacht dat het aantal leerlingen in de komende jaren rond de 50 kandidaten per jaar zal bedragen. 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 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. Deze hebben alleen tot doel de handhavingsmogelijkheden 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 30 ontheffingen minder hoeven te worden afgegeven per jaar. 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 bestond 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.

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**AANVULLEN**

Advisering en consultatie

Internetconsultatie

Over het voorstel is van tot geconsulteerd via www.internetconsultatie.nl.
AANVULLEN!!

HUF-toets

Door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) is een Handhavings-, Uitvoerings- en Fraudebestendigheidstoets op de wijzigingen uitgevoerd.
AANVULLEN!!

Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van de dag na de dag van publicatie van de wijzigingsregeling in de Staatscourant in werking. De inwerkingtredingsdatum voor de protocollen 2018-II-7 en 2019-I-11 is respectievelijk 1 december 2019 en 1 januari 2020. 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. Implementatie van Europese of internationale regelgeving is één 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, Aanwijzingen voor de regelgeving, afgeweken van de minimumpublicatietermijn van twee maanden.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Deze 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,
- voortstuwingsstelsel van passagiersschepen en
- noodzakelijke voorzieningen achter het achterpiekschot;

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

Onderdeel B

De wijziging in het eerste onderdeel houdt verband met de hieronder in onderdeel J opgenomen wijzigingen. Daar vervalt hoofdstuk 8A van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn (hierna: RosR). Een aantal artikelen uit dat hoofdstuk is 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 I

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 praktijkexamen traject van in totaal 1 jaar, dat uit drie delen bestaat. Elk deel 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.

Onderdeel D

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 daardoor voor de bemanningsregeling onder de bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) opgenomen tabel motorschepen. Op grond daarvan moet in principe met de bemanningssamenstelling schipper en matroos worden gevaren. In de Binnenvaartregeling zijn voor diverse categorieën van schepen vrijstellingen voor de bemanningssamenstelling opgenomen, ook voor motorschepen met een lengte van minder dan 55 meter, zoals geregeld in artikel 5.15 van de Binnenvaartregeling. Deze vrijstelling is daarmee ook van toepassing op drijvende werktuigen met een lengte van minder dan 55 meter. Voor de duidelijkheid worden met de onderhavige wijziging de drijvende werktuigen nu apart 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 te beschikken over een vanuit het stuurhuis bedienbaar reserve toplicht en een tachograaf.

Onderdeel E

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 wordt voorzien in een vrijstelling van de in bijlage 5.8 opgenomen verplichting om naast de schipper nog een ander bemanningslid aan boord te hebben. Op grond van artikel 5.6, zesde lid, moet de schipper overigens ook beschikken over een radarpatent.

Onderdelen F, G en Artikel II

Voorheen geschiedde de registratie van medische gegevens in het digitale register Shipexam van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Om privacyredenen blijven deze resultaten nu bij de desbetreffende keuringsartsen beschikbaar en worden ze alleen op basis van een gemotiveerd verzoek doorgegeven aan de Medisch Adviseur Scheepvaart. Alleen wanneer een keurling wordt afgekeurd wordt de medische verklaring van ongeschiktheid nog dezelfde dag naar de Medisch Adviseur Scheepvaart gezonden (artikel 6.6, tweede lid, Bvr).

Onderdeel H

Er bestond onduidelijkheid over hoe de 180 vaardagen benodigd voor het verkrijgen van de Verklaring praktijkexamen schipper rondvaartboot beperkt vaargebied konden 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 behaald.

Onderdeel J

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

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

Met de onder punt 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 Rijnvaartpolitierglement 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 gelijkloidend.

Met de onder de punten 3 tot en met 5 opgenomen wijzigingen worden, overeenkomstig de strekking van het protocol 2019-I-11, Hoofdstuk 8A en Hoofdstuk 8b, de artikelen 2.12, eerste lid en 2.21, lid 8.1, en bijlage J en T van het RosR ingetrokken.

Onderdeel K

Voor een toelichting op de hier opgenomen wijzigingen wordt verwezen naar de toelichting op de onderdelen A en J, onder punt 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 deze 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 gehele 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 eerste 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 2^e en 3^e kolom in Tabel 1 is derhalve niet langer nodig.

Met de in het tweede lid van dit onderdeel 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 en A2 (de definitie van beide exploitatiewijzen staat opgenomen in artikel 5.2 van de Bvr) 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 door de wijziging in de rusttijdenregeling in artikel 3.11 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, vervallen. Het toezicht richt zich nu op de vraag of er aan de voorwaarden voor het rusten in de exploitatiewijzen A1 en de A2 tijdens de vaart wordt voldaan en of de maximale vaartijden in deze exploitatiewijzen worden nageleefd. 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 in het vierde wijzigingsonderdeel is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd aan de Tweede Kamer in de brief van 4 december 2018, waarin de onderzoeksresultaten van een naar aanleiding van de motie Visser/Van Helvert (Kamerstukken II, 2016/17, 31409, nr. 167) uitgevoerd onderzoek naar de boetetarieven in de binnenvaart bekend werden 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

Zie de hierboven opgenomen toelichting.

Artikel III

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 blokkanaal in die sector. Tot deze laatste wijziging is reeds in 2016 in CCR-verband besloten en opgenomen in het protocol 2018-II-13, maar deze is abusievelijk bij de vorige wijziging van de Rcar niet meegenomen.

Onderdelen B en C

Het aanpassen van de maximale toegestane afmetingen op het traject van Lemmer naar Delfzijl zorgt ervoor dat de in de Rcar opgenomen afmetingen overeenkomen met het bestaande gebruik in de praktijk. Op het Prinses Margrietkanaal (onderdeel D, onder 1) en het Van Starckenborghkanaal (onderdeel D, onder 2) werden de in deze wijziging opgenomen afmetingen reeds toegestaan door middel van ontheffingen. De afmetingen zijn bepaald op basis van de beoordelingsmethodiek die binnen Rijkswaterstaat wordt gebruikt.

Als gevolg van de opening van de derde kolk van de Beatrixsluis zijn de maximale toegestane afmetingen op het Lekkanaal (onderdeel D, onder 3) aangepast. Deze kolk heeft grotere afmetingen dan de twee andere kolken, waardoor schepen met grotere afmetingen dan nu zijn toegestaan op het Lekkanaal kunnen komen. Daarnaast zijn de maximale toegestane afmetingen van het Merwedekanaal (onderdeel D, onder 4) te Utrecht tussen de Noordersluis en de Spinozabrug verlaagd. De afmetingen zijn aangepast aan de schepen die in de huidige situatie nog gebruik maken van het Merwedekanaal. Er is hierdoor geen primair belang meer ten behoeve van beroepsmatig scheepvaartgebruik. De afwaardering van de vaarwegklasse levert bovendien een kostenbesparing op in het onderhoud. Verder is de gekanaliseerde Hollandsche IJssel (onderdeel D, onder 5) 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 6) en de Noord (onderdeel D, onder 7) vergroot. De vergroting is mogelijk doordat de rivier dieper is geworden door natuurlijk uitslijting.

Artikel IV

De onderdelen C en I 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. Om dit mogelijk te maken was de hier aan de orde zijnde wijziging van de Bvr nodig.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga