

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
31 maart 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HDJZ/SCH/2008-412	30523
Onderwerp	
Beantwoording vragen met betrekking tot het Binnenvaartbesluit	

Geachte voorzitter,

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van uw Kamer heeft mij vragen gesteld naar aanleiding van de voorhang van het Binnenvaartbesluit. Onder dankzegging voor uw opmerkingen doe ik u bijgaand de beantwoording van de vragen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Bijlage. Beantwoording van de vragen over het Binnenvaartbesluit

1. Kunt u een inhoudelijke reactie geven op de brief van de FONV werkgroep wet- en regelgeving, die u op 31 januari 2008 heeft ontvangen met als kenmerk HDJZ/SCH/2007-1687? Kunt u daarbij aangeven welke onderdelen u wel en niet overneemt en met welke reden?
 2. Kunt u een inhoudelijke reactie geven op de kritiek van Scouting Nederland (zie bijlage) die gaat over de invulling beperkt groot vaarbewijs, certificaat van onderzoek en de sleepboot? Kunt u daarbij aangeven welke onderdelen u wel en niet overneemt en met welke reden?
1. en 2. De beantwoording van de vragen 1 en 2 neem ik samen omdat zij naar ik begriip beide verwijzen naar de brief van FONV werkgroep wet- en regelgeving van 31 januari 2008. Die brief is op 5 maart beantwoord.

In de brief van de Stichting FONV worden vragen gesteld bij afzonderlijke artikelen en bij de toelichting van het ontwerp-Binnenvaartbesluit. Hieronder geef ik mijn antwoorden op de vragen in de brief weer:

- Artikel 1

Het is juist dat in dit artikel de definitie voor diepgang ontbreekt; die definitie staat namelijk al in artikel 1 van de wet en geldt eveneens voor het Binnenvaartbesluit.

- Artikel 7, onderdeel b.

Tijdens de behandeling van de Binnenvaartwet in de Tweede Kamer heb ik aangekondigd mij in te spannen om bij de Europese Unie te bewerkstelligen dat de richtlijn technische eisen voor binnenschepen alleen op pleziervaartuigen langer dan 20 meter van toepassing zal zijn en dat de eis van LBT 100 niet op de gehele op pleziervaart wordt toegepast. Op dit moment vinden onderhandelingen hierover nog plaats, dus kan ik nu nog geen uitsluitsel geven.

- Artikel 16

Dit artikel heeft betrekking op de invoering van het beperkt groot vaarbewijs. Over de voorwaarden waaronder dit vaarbewijs kan worden verkregen is vorig jaar op ambtelijk niveau uitvoerig overleg gevoerd met de beroepssector en vertegenwoordigers van de grote pleziervaart. Met dit overleg werd tevens uitvoering gegeven aan mijn toezegging, die ik gedaan heb tijdens de parlementaire behandeling van de wet, dat over de invulling van de eisen voor het beperkt groot vaarbewijs overlegd zou worden met de vertegenwoordigers van de plezier- en beroepsmatige binnenvaart.

Na afloop van dit overleg is in het najaar van 2007 besloten de uitkomsten daarvan in het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling te verwerken. In het Binnenvaartbesluit is daar in het algemene deel van de toelichting en in de toelichting bij artikel 16 kort op ingegaan; in aanvulling daarop het volgende:

- Voor het beperkt groot vaarbewijs gelden dezelfde eisen als voor het groot vaarbewijs, met dit verschil dat er niet minimaal vier jaar, maar drie jaar vaartijd wordt voorgeschreven.
- De benodigde vaartijd kan maximaal met twee jaar worden verminderd, indien men een praktijkexamen heeft afgelegd.
- Voor met name de pleziervaart is het van belang dat er een overgangsregeling annex vrijstellingsregeling komt voor degenen die voor de inwerkingtreding van de wet konden volstaan met een klein vaarbewijs voor het voeren van hun schip, en degenen die in het bezit zijn van diploma's die aansluiten bij specifieke opleidingen in de niet-bedrijfsmatige vaart.
- Om te voorkomen dat men op basis van een overgangsregeling een groot of beperkt groot vaarbewijs behaalt zonder formeel aan de daarbij gestelde eisen te voldoen, overweeg ik een specifiek attest voor deze sector in te voeren. Met dit attest, dat waarschijnlijk vaarbewijs of schipper grote pleziervaart zal gaan heten, kan men recht doen aan degenen die in aanmerking komen voor een overgangsregeling of voor een vrijstelling op basis van een specifieke opleiding.
- In het kader van de overgangsregeling zal men daarbij wel moeten kunnen aantonen dat men voor de inwerkingtreding van de wet al in het bezit was van een schip voor het voeren waarvan een beperkt groot vaarbewijs zal worden voorgeschreven, dan wel in het bezit van nog nader aan te wijzen diploma's die zijn afgegeven voor de inwerkingtreding van de wet. Voorbeelden van dergelijke diploma's zijn het diploma MBL B3 van scouting Nederland en het CWO diploma groot motorschip.
- Schippers die na de inwerkingtreding van de wet in aanmerking willen komen voor het genoemde attest als vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs, kunnen dit verkrijgen op basis van een met voldoende resultaat afgelegd examen voor een nader aan te wijzen opleiding. Als voorbeeld daarvan noem ik het eerder genoemde CWO diploma groot motorschip.

Deze hoofdlijnen dienen nog verder te worden uitgewerkt in de ministeriële regeling bij de Binnenvaartwet. Vanzelfsprekend zal daarbij de pleziervaart betrokken worden, en zullen de suggesties uit de brief van de Stichting FONV daarbij zeker aan de orde komen.

- Artikel 20, tweede lid

De opmerking dat de verplichte vaartijd van drie jaar voor het beperkt groot vaarbewijs lastig te realiseren is, heeft een belangrijke rol gespeeld in de overweging om daarom een vrijstellingsregeling in te voeren voor degenen die niet aan deze eis kunnen voldoen. Overigens merk ik daarbij op, dat deze drie jaar met twee jaar kunnen worden verminderd indien men een praktijkexamen heeft afgelegd. Daarbij gaat mijn voorkeur uit naar gerichte trainingen en examens op een navigatiesimulator. Over de modaliteiten van dat praktijkexamen zal overigens nog nader worden overlegd met de sector.

- Artikel 22

In het kader van de overgangsregeling heb ik begrip voor het verzoek om de medische eisen, en dan met name het keuringsregime van het klein vaarbewijs aan te houden. Echter voor de nieuwkomers na de inwerkingtreding van de wet, is het naar de beroepssector niet te rechtvaardigen dat daarvoor in de grote pleziervaart een ander keuringsregime zou moeten gelden dan in de beroepssector gebruikelijk is.

- Artikel 46

Het Besluit jachthavens is per 1 januari 2008 vervallen; deze wijzigingsbepaling wordt uit het Binnenvaartbesluit gehaald.

- Artikel 48, eerste lid.

In de tekst is inderdaad een verschrijving opgetreden. De verwijzing in dat artikel wordt aangepast.

- Nota van toelichting

Zoals ik hierboven al heb aangegeven zullen net als bij de totstandkoming van het Binnenvaartbesluit de groepen die het aangaat middels het Deelorgaan Binnenvaart, en indien noodzakelijk separaat, betrokken worden bij de totstandkoming van de Binnenvaartregeling.

3. Hoe lang geldt een voorlopig certificaat?
3. De geldigheidsduur van het voorlopig certificaat is bepaald in de Europese Richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen¹ en in het Reglement onderzoek Schepen op de Rijn 1995 (ROSR). De richtlijn en het ROSR onderscheiden de volgende situaties waarvoor een voorlopig certificaat kan worden afgegeven:
 - a. binnenschepen die, teneinde een certificaat van onderzoek te verkrijgen, met toestemming van de minister naar een bepaalde plaats worden gevaren;
 - b. binnenschepen die, wegens een van de in artikel 2.07 of de artikelen 12 en 16 van de richtlijn bedoelde gevallen, tijdelijk niet van hun communautair binnenvaartcertificaat zijn voorzien;
 - c. binnenschepen waarvan het certificaat van onderzoek na het onderzoek nog in behandeling is;
 - d. binnenschepen die niet aan alle voorwaarden voor de afgifte van een communautair binnenvaartcertificaat overeenkomstig bijlage V, deel I, van de richtlijn voldoen;
 - e. binnenschepen die een zodanige schade hebben geleden dat de staat waarin zij verkeren, niet meer met het in het certificaat van onderzoek gestelde overeenstemt;

¹ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn 82/714 van de Raad (PbEG L 389)

- f. drijvende inrichtingen en drijvende voorwerpen, wanneer de voor bijzonder transport bevoegde autoriteiten, overeenkomstig het Rijnvaartpolitiereglement of het Binnenvaartpolitiereglement, de vergunning voor een bijzonder transport afhankelijk stelt van het hebben van een dergelijk voorlopig communautair binnenvaartcertificaat;
- g. binnenschepen die volgens artikel 2.19, tweede lid van de richtlijn van de bepalingen van Deel II afwijken.

De situatie bepaalt de geldigheidsduur van het certificaat, hetgeen betekent dat het voorlopig certificaat geldig is:

- a. in de hierboven in de onderdelen a en d tot en met f bedoelde gevallen voor één bepaalde reis, te maken binnen een redelijke termijn die ten hoogste één maand is;
- b. in de hierboven in de onderdelen b en c bedoelde gevallen gedurende een redelijke termijn;
- c. in de hierboven in onderdeel g genoemde gevallen gedurende zes maanden, hetgeen elke zes maanden kan worden verlengd, zolang het comité als bedoeld in artikel 2.19, tweede lid van de richtlijn nog geen beslissing heeft genomen.

Het hierboven beschrevene wordt opgenomen in het Binnenvaartbesluit.

- 4. Waarom geldt specifiek de ontheffing voor zeeschepen in de haven van Scheveningen?
- 4. De gezagvoerders van zeeschepen die zich bevinden in de haven van Scheveningen zijn niet verplicht tot het bezit van een vaarbewijs afgegeven op grond van de Binnenvaartwet. Deze bepaling is overgenomen uit de huidige Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart. In de toelichting bij artikel 4 van die wet wordt hier, geparafraseerd, het volgende over geschreven:
In verband met de specifieke omstandigheden op de binnenvaartwegen is het niet wenselijk geacht de wet geheel buiten toepassing te laten met betrekking tot zeeschepen. De veiligheid op de binnenwateren vereist namelijk een specifieke deskundigheid in het varen op binnenwateren. Om die reden moet er een persoon aan boord zijn die in het bezit is van een groot vaarbewijs of een ander erkend schipperspatent.
Zeeschepen die varen op de scheepvaartwegen waarvoor de loodsplicht geldt zijn hiervan uitgezonderd, omdat met de loods aan boord de veiligheid voldoende gewaarborgd is. De bepaling geldt ook voor de havens die aan deze loodsplichtige scheepvaartwegen liggen. Aangezien Scheveningen niet aan een scheepvaartweg ligt, maar direct aan zee, is deze haven afzonderlijk benoemd.