

Vergaderjaar 2005–2006

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 15 juni 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. De vermindering van de regeldruk door het wetsvoorstel wordt door deze leden van harte ondersteund. Zij hopen dat de binnenvaartondernemers hier snel iets van merken. Kan de minister hier duidelijkheid in verschaffen?

Met dit wetsvoorstel sluit Nederland aan bij de bestaande situatie in het internationale vervoer. De leden van de CDA-fractie vragen zich echter af in hoeverre de nieuwe situatie aansluit bij de nationale wetgeving in de landen, die de directe concurrentie vormen voor de Nederlandse binnenvaart.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren.

Alvorens deze leden kunnen instemmen met dit wetsvoorstel hebben zij enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het belang tot harmonisatie en verbeterde samenhang van eerder wetgeving. Tevens merken zij op dat de werking van de wetgeving in de praktijk het noodzakelijk maakt een en ander te moderniseren.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de voorliggende Binnenvaartwet. Alvorens deze leden hun eindoordeel over dit wetsvoorstel kunnen geven, willen zij graag nog enkele opmerkingen en vragen plaatsen.

De VVD-fractie kan volledig instemmen met de hoofddoelstellingen van het voorliggende voorstel, namelijk het vereenvoudigen van de regelge-

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), Onderzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en vacature algemeen.

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), vacature algemeen, Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerck (PvdA).

De leden van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden kunnen het doel onderschrijven om te komen tot vereenvoudiging en harmonisatie van wetgeving met betrekking tot de binnenvaart. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Het doel van het wetsvoorstel betreft vooral het vereenvoudigen en harmoniseren van regels. Er is hier sprake van een raamwet die nader uitgewerkt zal moeten worden in uitvoeringsregelingen.

Kaderwet

De leden van de CDA-fractie vragen of kan worden aangegeven of er, parallel aan de totstandkoming van de Binnenvaartwet, beleid gevoerd wordt om de vele scheepvaartreglementen ineen te schuiven tot een overzichtelijker pakket aan reglementen. Is hiermee te bereiken dat tegenstrijdigheden in de verschillende reglementen kunnen worden opgeheven? Is de minister bereid om het begrip «schipper» dat in sommige reglementen gehanteerd wordt meer in samenhang te brengen met de andere begrippen die in sommige reglementen worden gehanteerd?

De nieuwe wet is een kaderwet. Veel zaken van met name technische aard zullen in ministeriele regelingen en algemene maatregelen van bestuur moeten worden uitgewerkt. De leden van de PvdA-fractie vragen zich in dit kader af op welke manier met name Europese regels worden veranderd in de wet en op welke wijze nationale uitzonderingen en ontheffingen nog mogelijk zijn. Kan de regering hier nader op ingaan?

Aangegeven wordt dat harmonisatie met internationale regelgeving plaatsvindt. Hierbij wordt met name gesproken over regelgeving op basis van de Herziene Rijnvaartakte. De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven of deze harmonisatie volledig is of dat er voor bepaalde onderdelen toch nog een Nederlandse kop op de internationale regelgeving wordt gezet. Indien dit laatste het geval is, zouden de leden van de VVD-fractie graag willen weten welke nadere regelgeving in Nederland toepast wordt en wat hiervoor de reden is.

In paragraaf 8.1 van de memorie van toelichting wordt gesteld dat de wet zo is vormgegeven dat nieuwe bepalingen kunnen worden aangebouwd. Er is gekozen voor de integratie van drie wetten omdat deze de toegang tot de markt en het beroep regelen. Andere binnenvaartwetgeving is voornamelijk buiten beschouwing gelaten. Mocht de behoefte zich in een later stadium voordoen dan kan dit alsnog geschieden. De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn niet overtuigd door dit argument, te meer omdat wel wordt uitgegaan van latere aanbouw. Deze leden zouden graag willen weten waarom niet is gekozen voor het direct integreren van bijvoorbeeld de scheepvaartverkeerswet, welke wetten nog meer in aanmerking zouden kunnen komen voor integratie en of hiertoe al plannen zijn. Is in overleg met de sector nagegaan of er een behoefte is aan verdere integratie? De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken om een heroverweging op dit punt.

Overleg met de sector

De leden van de CDA-fractie oordelen positief over het overleg over dit wetsvoorstel met de sector. Het verdient waardering dat de minister erin is geslaagd over een dermate veelomvattend wetsvoorstel zo veel eensgezindheid te organiseren. In dit kader is het wel opvallend, dat er geen overleg gevoerd is met de sector van de pleziervaart. Welke redenen had de minister hiervoor, zo vragen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie stellen dat vanuit diverse maatschappelijke organisaties (zoals Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, Zeekadetkorps Nederland, Schuttevaer, KNMC, EBA, LWO, Nationaal Platform voor Waterrecreatie, Watersportverbond en Scouting Nederland) kritiek is geleverd op het feit dat zij niet of onvoldoende betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel. Is deze kritiek terecht? Zo ja, wat zijn de redenen geweest om deze organisaties niet bij dit proces te betrekken? Zo nee, op welke manier zijn deze organisaties bij dit proces betrokken geweest?

Certificaten van onderzoek

De instelling van een certificaat van onderzoek (CvO) voor schepen langer dan 20 m wordt door de leden van de VVD-fractie als positief ervaren. Wel is er zorg over de te stellen eisen. De eisen die aan pleziervaartuigen gesteld worden moeten redelijk en uitvoerbaar zijn en mogen het historische karakter van de schepen niet aantasten. Veiligheid moet hierbij natuurlijk voorop staan. De leden van de VVD-fractie vragen of de regering mogelijkheden ziet om aan te sluiten bij de eisen uit hoofdstuk 21 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Hierbij moet gezorgd worden voor Europese erkenning van de eisen waardoor met het CvO geheel Europa kan worden bevaren. Wellicht is het mogelijk om aangepaste eisen (die makkelijker uitvoerbaar zijn en het historische karakter niet aantasten) internationaal erkend te krijgen door middel van een Memorandum of Understanding. Zij vragen de regering om een reactie.

De leden van de CDA-fractie vragen of de minister duidelijk kan maken welk verband er bestaat tussen het onderhavige wetsvoorstel en de technische eisen voor de binnenscheepvaart, die momenteel in de EU wordt besproken.

Historische vaartuigen

De leden van de CDA-fractie vragen speciale aandacht voor de positie van historische vaartuigen. Welke aanvullende voorzieningen (zoals bijvoorbeeld brandwerende materialen) zouden als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel bij deze schepen moeten worden getroffen? De leden van de CDA-fractie pleiten voor een gerichte ontheffingsbevoegdheid voor de minister voor bepaalde categorieën vaartuigen.

Pleziervaart

Bij de leden van de PvdA-fractie bestaat onduidelijkheid over de gevolgen van de eisen omtrent het vaarbewijs. Door de pleziervaart worden ruim 150 schepen tussen de 35 en 40 meter gebruikt. Voor vrijwilligers en particulieren is het nagenoeg onmogelijk om het daarvoor in de toekomst noodzakelijke groot vaarbewijs te behalen, onder andere door de opgenomen vaartijd-eis (4 x 180 vaardagen). Kan de regering nader op deze problematiek ingaan? Wat zijn de implicaties voor dit wetsvoorstel

wanneer de in het voorstel gestelde grens van 25 meter omhoog zou worden gebracht?

De leden van de VVD-fractie vinden het jammer dat de grote pleziervaart niet is betrokken bij het ontwikkelingsproces van de Binnenvaartwet. Zou de regering kunnen aangeven waarom hiervoor gekozen is? Is de regering met deze leden van mening dat het hier een sector betreft die gezien kan worden als een factor van belang voor onze economie? Moeten er dan ook niet voor de pleziervaart betere voorzieningen in het wetsvoorstel worden getroffen dan momenteel het geval is? Door de pleziervaart worden namelijk ruim 150 schepen tussen de 35 en 40 meter gebruikt. Voor vrijwilligers en particulieren lijkt het nagenoeg onmogelijk om het daarvoor in de toekomst noodzakelijke groot vaarbewijs te behalen, onder andere door de opgenomen vaartijd-eis (4 x 180 vaardagen). De leden van de VVD-fractie vragen de regering te reageren op het voorstel om de grens voor grotere schepen op te trekken van 35m naar 40m. Hierdoor zou een aantal door de pleziervaart veel gebruikte schepen (zoals spitsen) onder het beperkt groot vaarbewijs komen te vallen. Teneinde het de pleziervaart mogelijk te maken te kunnen blijven varen achten de leden van de VVD-fractie het van groot belang de grens omhoog te halen. Zij vragen de regering om een reactie. De meeste beroepsvaart in de categorie boven de 35m is reeds voorzien van een groot vaarbewijs en heeft derhalve geen probleem.

De verplichte geldige medische verklaring voor bemanningsleden wordt als onnodig en belemmerend ervaren. Iemand met een geldige medische verklaring kan op het moment van varen medisch niet geschikt zijn, indien het vaste bemanningslid niet kan en er een vervanger gezocht moet worden, kan niet zomaar gebruik worden gemaakt van een ander die wel medisch geschikt is, maar niet beschikt over een geldige medische verklaring. Is de regering met de VVD-fractie van mening dat dit de mogelijkheden van de pleziervaart beperkt, doordat hierdoor dikwijls op het laatste moment een tocht niet door kan gaan? Hoe denkt de regering over een mogelijke uitzondering voor de pleziervaart?

Volgens de leden van de VVD-fractie lijken de aantallen bij de pleziervaart zoals genoemd in de memorie van toelichting niet te kloppen. Het lijkt alsof de regering de personele en financiële gevolgen van dit wetsvoorstel voor de pleziervaart hiermee onderschat. Zou de regering kunnen aangeven waar deze aantallen op gebaseerd zijn? Zou de regering willen overwegen de getallen over te nemen van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, waarbij een totaal van 1828 schepen in de pleziervaart bekend is?

Sleepboten

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering bereid is een aparte regeling op te nemen voor sleepboten. Welke definitie zal gelden voor «sleepboot»? Deze leden stellen voor de definitie uit het nieuwe Binnenvaartpolitierglement te gebruiken.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de eisen voor wat betreft sleepboten door verschillende vrijwilligersorganisaties als onevenredig zwaar worden beschouwd. Zij menen dat veel vrijwilligersorganisaties in de problemen komen om aan de eisen te gaan voldoen. De leden van de PvdA-fractie vragen de zienswijze van de regering in deze problematiek. Is er een mogelijkheid in dit wetsvoorstel om voor dit soort organisaties een uitzonderingspositie te creëren?

Het is de leden van de VVD-fractie opgevallen dat in de nieuwe wet een definitie van het begrip sleepboot ontbreekt. Kan de regering aangeven waarom hiervoor is gekozen? Zou deze definitie niet toch toegevoegd moeten worden waarbij wellicht de definitie uit het nieuwe Binnenvaart-politiereglement gebruikt kan worden? Dit zou met name positieve gevolgen kunnen hebben voor sleepboten die als pleziervaarttuig gebruikt worden. Deze leden vragen de regering om een reactie.

Vakbekwaamheid

Door de nieuwe wetgeving zullen meer schepen vallen onder de verplichting tot het hebben van een klein dan wel groot vaarbewijs voor de eigenaar. Is er sprake van een overgangssituatie voor eigenaren van schepen, die volgens de nieuwe wet een vaarbewijs vereisen, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier de invoering van een bewijs van vakbekwaamheid wordt vormgegeven. Aan welke eisen moet men gaan voldoen? Op welke manier wordt op de kwaliteit toegezien?

De leden van de VVD-fractie zouden graag een reactie zien op het voorstel om voor de theorie-eisen voor het beperkt groot vaarbewijs aan te sluiten bij het CWO groot motorschip. Het gelijkstellen van de theorie-eisen voor het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs wordt zichtbaar door diverse partijen binnen de sector als te zwaar ervaren. Het CWO groot motorschip is momenteel bijna klaar en wordt spoedig ter goedkeuring bij de Technische Commissie van de CWO voorgelegd.

Overheveling rusttijdbepalingen

In de tekst is aangegeven dat de rusttijdbepalingen in 1998 zijn «overgeheveld» naar het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. In de daarop volgende zin wordt gesteld dat het onderscheid in toepassingsgebied tussen de Vaartijdenwet en de Binnenscheperwet daardoor marginaal zou zijn geworden. Dit is voor de leden van de VVD-fractie moeilijk te begrijpen. Onduidelijk blijft niet alleen waaruit het genoemde onderscheid bestond, maar ook wat de overheveling daaraan heeft veranderd. Zij vragen de regering om een reactie.

In hoofdstuk 23 ROSR is er een nauwe samenhang tussen de rusttijdbepalingen en de bepalingen betreffende de vaartijden en de bemanningssamenstelling. Vanuit de vaart bezien achten de leden van de VVD-fractie dit ook logisch. Hoe ziet de regering het belang van die samenhang voor de veiligheid van de vaart?

Met het oog op de integratie van de al decennia nagestreefde Europese regeling op dit gebied ligt het in de ogen van de leden van de VVD-fractie niet direct voor de hand om de betreffende bepalingen in de Nederlandse wetgeving in twee verschillende regelingen onder te brengen. Wat zijn hiervoor de beweegredenen van de regering?

Bovendien wekt de term «overhevelen» de indruk dat die regelingen (de Binnenvaartwet en het ATB Vervoer) communicerende vaten zijn, hetgeen niet consistent is met de beoogde doeleinden (veiligheid van de vaart respectievelijk arbeidsbescherming).

Nu artikel 3.3.1, lid 2 de minister van Verkeer en Waterstaat ook ten aanzien van de rusttijden bevoegd verklaart zouden de leden van de VVD-fractie willen overwegen de overheveling weer ongedaan te maken. Aldus zal de Nederlandse wetgeving beter aansluiten bij de – huidige en toekomstige – internationale regelgeving en, last but not least, ook bij de denkwereld van de bedrijfstak.

Bovenaan bladzijde 15 is uiteengezet dat wijzigingen van hoofdstuk 23

ROSR in principe worden overgenomen (...), hoewel in de praktijk daarvan (...) kan worden afgeweken (...) Dit laatste is in de ogen van de leden van de VVD-fractie onnodig onduidelijk. Immers, zoals al in 5.1 is aangegeven, kan gesteld worden dat het vrijstellings- en ontheffingsbeleid wordt gevoerd om rekening te houden met specifieke omstandigheden in Nederland. Zij vragen de regering om een reactie.

Bevoegdheid van opsporingsambtenaren

De leden van de CDA-fractie hebben vragen bij het oprekken van de bevoegdheden van opsporingsambtenaren bij het betreden van de woningen op schepen. Kan de minister helder en duidelijk uitleggen waarom zij voor woningen op schepen andere – lees: ruimere – bevoegdheden wil opnemen in de wet dan gebruikelijk voor andere woningen? Is er onderscheid te maken tussen woningen op binnenschepen, die als primaire woning gebruikt worden en woonvertrekken op andere schepen?

Het feit dat alle onder lid 1a. en b van artikel 5.1.1. genoemde ambtenaren worden aangewezen als toezichthoudende ambtenaren wekt verontrusting bij de leden van de VVD-fractie. De aanwijzing wordt in de Memorie van Toelichting ook niet toegelicht. Zou de regering alsnog een toelichting kunnen geven?

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij de wenselijkheid en noodzaak van het feit dat elke algemene opsporingsambtenaar als bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering, maar ook de douaneambtenaren, worden aangesteld als toezichthoudend ambtenaar voor binnenvaartregelgeving en nu dus in het bijzonder voor de onderhavige Binnenvaartwet.

Niet verondersteld kan en mag worden dat alle betrokken 141 SV ambtenaren en douaneambtenaren beschikken over voldoende basale kennis, of dat deze specifieke kennis kan en zal worden bijgebracht, om toezichthoudende taken in de binnenvaart op een verantwoorde manier uit te voeren, laat staan de daarbij behorende extra en verdergaande andere bevoegdheden die gelden voor de opsporing toe te passen. Hoe denkt de regering hierover?

Daar waar het al noodzakelijk zou zijn bepaalde algemene opsporingsambtenaren tevens toezichthoudende taken en bevoegdheden te geven kan dit volgens de leden van de VVD-fractie geschieden volgens artikel 5.1.1 lid 2. Zij vragen de regering hierop te reageren. Hoe denkt de regering verder over de mogelijkheid dat de Minister dan de verantwoordelijkheid zal dragen voor waarborging van de noodzakelijke kwaliteit van het toezicht, de aanwezigheid en instandhouding van de specifieke persoonlijke kennis van de ambtenaar gekoppeld aan de noodzaak van de aanwijzing?

Het Wetboek van Strafvordering en de Wet op de Economische delicten alsmede de belastingregelgeving geven daarnaast aan betrokken ambtenaren al vergaande opsporingsbevoegdheden die, mits correct toegepast, de bedoelde ambtenaren voldoende bevoegdheid geven om een goede naleving van de regelgeving te controleren.

De bevoegdheid inzage te vorderen in scheeps- of persoonlijke documenten ter vaststelling van het bestaan daarvan dan wel ter verificatie of een schip of persoon de juiste kwalificaties bezit, is in geval van een verdenking (feiten en omstandigheden) zonder meer aanwezig via het strafrecht. Daarnaast kan, zeker nu met de recente invoering van de identificatieplicht toetsing van het bezit van de juiste geldige documenten zeer snel tijdens een controle plaats vindt dan wel achteraf wordt uitgevoerd met de mogelijkheid van het opleggen van een (bestuurlijke)

sanctie. In die gevallen dat toepassing van specifieke toezichthoudende taken bij of direct na controle toch noodzakelijk is of lijkt te zijn, dient een algemene opsporingsambtenaar of een douaneambtenaar een terzake deskundige toezichthouder te consulteren. Deze laatste situatie komt slechts zeer sporadisch voor en het is in de ogen van de leden van de VVD-fractie dan ook voor het waarborgen van de kwaliteit van de maatregelen gerechtvaardigd dat daar de specifieke toezichthouders de betreffende zaak van opsporingsambtenaren overnemen. Dit naast en het liefst flankerend aan het vervolgingsbeleid van het Openbaar Ministerie. Zij vragen de regering om een reactie.

Een belangrijk punt van kritiek voor de VVD-fractie betreft het feit dat met het voorstel om elke algemene opsporingsambtenaar aan te wijzen als toezichthouder, gekoppeld aan de bevoegdheid gegeven in artikel 5.1.8 lid 2, het voor elke reguliere politieambtenaar mogelijk wordt om elke woning aan boord zonder toestemming van de bewoner te betreden. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of hiermee bewoners van de woning aan boord van een schip ten opzichte van een woning aan de wal anders worden behandeld. In hoeverre verhoudt deze bepaling zich met het «huisrecht» zoals gewaarborgd in de Grondwet en de Algemene wet op het binnentreden?

In artikel 5.1.8 lid 2 staat dat daartoe aangewezen ambtenaren zonder toestemming van de bewoner bevoegd zijn, met medeneming van de benodigde apparatuur, een woning te betreden. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen welke redenen liggen ten grondslag aan dit artikel om ook de woning te kunnen betreden. Kan worden aangegeven waarom dit, in afwijking van artikel 5.15, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, waar het betreden van de woning juist wordt uitgezonderd, in de binnenvaartsector wél mogelijk zou moeten zijn in het kader van het bestuurlijke toezicht op de wet?

Hoe verhoudt artikel 5.1.8, lid 2 van het wetsvoorstel zich met de Algemene wet op het binnentreden en dan specifiek artikel 2 lid 1 en artikel 3 lid 1 en 2 van deze wet? Is de conclusie juist dat in gevallen conform artikel 5.1.8 lid 2 van het wetsvoorstel een schriftelijke machtiging vereist is en dat deze alleen kan worden afgegeven door de advocaat-generaal bij het gerechtshof, de officier van justitie, de hulpofficier van justitie of de burgemeester?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel bepaalt, dat alle ambtenaren genoemd in artikel 5.1.6. bevoegd zijn zonder toestemming van de bewoner de woning aan boord van schepen te betreden. Dit gaat verder dan «aan de wal» mogelijk is. Een woning aan boord is in beginsel echter toch vergelijkbaar met een woning aan de wal, zo informeren deze leden. Waarom gelden op dit punt dan niet dezelfde regels als aan de wal? Kan deze regel niet beperkt worden tot die verblijven die vanuit nautisch oogpunt relevant kunnen zijn, zoals de stuurhut en de machinekamer? Hoe verhouden de voorgestelde wetsbepalingen zich overigens tot andere wetgeving met betrekking tot privacy?

De leden van de SGP-fractie verwijzen in dit verband tevens naar artikel 49 lid 2 van de Binnenschepenwet, waarin wordt gesteld dat ambtenaren slechts in bijzijn van de plaatselijke burgemeester of van de hulpofficier van justitie de ruimten mogen betreden die als woning in gebruik zijn. Ligt het niet in de rede om hier bij aan te sluiten?

Artikelen

Artikel 1.3.1.

Het verdient volgens de leden van de VVD-fractie de voorkeur de wet niet slechts van toepassing te verklaren op «wateren», maar – zoals de naam Binnenvaartwet al doet vermoeden – op de vaart op de wateren. Hoe staat de regering hier tegenover?

Artikel 3.1.8.

Uit de Memorie van Toelichting op artikel 3.1.8 blijkt dat het «technisch onderzoek» dat moet uitwijzen dat een schip, zijn inrichting, werktuigen en uitrusting voldoen aan de gestelde voorschriften zal worden verricht door ambtenaren van de IVW én de Arbeidsinspectie. Dit laatste is nieuw en kan volgens de leden van de VVD-fractie wellicht leiden tot problemen.

Binnenvaartschepen worden gebouwd en geëxploiteerd op basis van internationaal gedetailleerde technische regelgeving. Hierin zijn ook in belangrijke mate internationaal aanvaarde regels opgenomen voor arbeidsbescherming van werkenden in de binnenvaart. Vaak is er bij de bouw en het onderhoud van schepen ook nog sprake van aanvullende eisen gesteld door het klassebureau. De arbeidsomstandighedenregelgeving is puur nationaal gericht en niet eenduidig, soms zelf afwijkend met de internationale regelgeving. Gezamenlijk uit te voeren onderzoek zal onvermijdelijk competentievragen oproepen waardoor tijdige verlening van de benodigde goedkeuring juist complexer zal worden. De leden van de VVD-fractie vragen de regering om een reactie hierop. Kan hierbij tevens worden aangegeven of er in de toekomst een verdergaande overheveling gaat plaatsvinden van regels uit de Arbeidsomstandighedenregelgeving in de internationale reglementen?

Artikel 3.3.1.

In artikel 3.3.1, lid 7 en 8 dient volgens de leden van de VVD-fractie het woordje «zijn» te worden vervangen door «is».

Artikel 4.1.1.

In artikel 4.1.1 bestaat volgens de leden van de VVD-fractie momenteel teveel onduidelijkheid.

Wat betreft lid 1: In de artikelsgewijze toelichting is in de tweede volzin sprake van buitenlandse binnenschepen die zijn voorzien van een certificaat van onderzoek dat is afgegeven door de Nederlandse Commissie van Deskundigen. Deze zin geeft duidelijker weer waar de zinsnede «en aan een binnenschip waarvoor een certificaat van onderzoek is vereist» op slaat dan de nu voorliggende wetstekst.

Is de regering het met de leden van de VVD-fractie eens dat vervanging van de woorden «is vereist» door «wordt afgegeven» meer duidelijkheid schept?

Wat betreft lid 2: De eigenaar wordt de verplichting opgelegd binnen twee weken na de toekenning van een scheepsnummer, dit nummer op zijn schip aan te brengen.

Het toekennen van een scheepsnummer betekent niet automatisch dat de eigenaar dient te weten, dan wel kan weten wanneer het scheepsnummer is toegekend.

Daarom dient in lid 2 achter a. na «de toekenning» volgens de leden van de VVD-fractie de woorden «en kennisgeving» te worden toegevoegd.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers