

Vergaderjaar 2009–2010

30 523

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

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2010

In de schriftelijke antwoorden naar aanleiding van het Algemeen Overleg Binnenvaart van 17 maart 2010 (kamerstuk 30 523, nr. 44) kondigde ik aan, uw Kamer dit voorjaar nader te informeren over de mogelijkheid voor personen die aan één oor doof zijn om een klein vaarbewijs voor de pleziervaart te verkrijgen. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Daarbij ga ik tevens in op de mogelijkheden een klein vaarbewijs te verkrijgen voor personen die in hen beweging beperkt zijn.

Daarnaast informeer ik uw Kamer nader over de stand van zaken met betrekking tot diverse initiatieven en maatregelen die ik heb genomen om de binnenvaart als beroepssector aantrekkelijker te maken en te houden voor nieuwe en bestaande schippers. Ook hiermee kom ik tegemoet aan een eerder door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gedane toezegging aan uw Kamer.

Klein vaarbewijs bij doofheid aan één oor en bewegingsbeperkingen

Op verzoek van uw Kamer heb ik onderzocht of er mogelijkheden zijn voor een bevredigende oplossing voor het probleem dat mensen die doof zijn aan één oor niet in aanmerking komen voor een klein vaarbewijs voor de pleziervaart. Ik heb hierover ook advies gevraagd aan de Domeinadviescommissie van de VAMEX, de organisatie die de examens voor het klein vaarbewijs organiseert en de vaarbewijzen afgeeft.

Conclusie van het advies was dat het verantwoord is om aan mensen met doofheid aan een oor het klein vaarbewijs te verstrekken mits het andere oor wel aan de minimale eisen voldoet. Op grond daarvan heb ik besloten om, conform de wens van uw Kamer, over te gaan tot een wijziging van bijlage 6.1 (Keuringsaanwijzingen en keuringseisen) van de Binnenvaartregeling. Aldus wordt het voor personen die aan één oor doof zijn

mogelijk voor het klein vaarbewijs ten behoeve van de pleziervaart medisch te worden goedgekeurd. Deze wijziging treedt met terugwerkende kracht per 1 april 2010 in werking. In overleg met de medische adviseur Scheepvaart van mijn ministerie heb ik besloten de gehooreisen in geval van één functionerend oor aan te scherpen teneinde de veiligheid op het water voldoende te kunnen waarborgen. Medische goedkeuring kan plaatsvinden als het gehoorverlies van het functionerende oor de gemiddelde waarde van 30 dB(A) niet overschrijdt. Hiermee wordt bovendien aangesloten bij bepalingen in de zeevaart. Om het in de toekomst ook voor de beroepsvaart mogelijk te maken dat een persoon die aan één oor doof is voor het vaarbewijs medisch wordt goedgekeurd, is overeenstemming in de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) noodzakelijk. Ik zal daartoe in de CCR binnenkort het initiatief nemen.

De Domeinadviescommissie van de VAMEX heeft voorts ten aanzien van andere handicaps geadviseerd voor de goedkeuring voor het klein vaarbewijs een systeem te hanteren zoals dat bij het wegverkeer wordt toegepast, namelijk een systeem van beperkingen en ontheffingen waarbij bepaalde randvoorwaarden kunnen worden gesteld.

De huidige binnenvaartregelgeving biedt al mogelijkheden om personen met lichamelijke beperkingen voor het klein vaarbewijs goed te keuren. Daarvoor moet de regelgeving wel soepel worden geïnterpreteerd. Ik ben daarom voornemens om de regelgeving op dit punt zodanig te verduidelijken dat daaruit meer vanzelfsprekend dan nu voortvloeit dat personen met een bewegingsbeperking, eventueel onder de voorwaarde van aanpassingen aan het vaartuig of persoon, voor het klein vaarbewijs dat voor de pleziervaart wordt gebruikt medisch kunnen worden goedgekeurd. Er zal daarbij een splitsing aangebracht worden tussen beroeps- en pleziervaart, omdat de feitelijke situatie aan boord en de gevaarstelling nogal verschillen. Ik zal ook dit punt voor de beroepsvaart binnenkort in de CCR aan de orde stellen.

Tevens zal ik bezien of voor personen bij wie niet direct duidelijk is dat met een aanpassing aan het vaartuig en/of aan de persoon veilig kan worden gevaren, de systematiek van het wegverkeer kan worden gevolgd. Dat wil zeggen, dat door een ergonomisch deskundige ter plaatse wordt bezien of in een dergelijke situatie de veiligheid voldoende gewaarborgd is.

Maatregelen om de binnenvaartsector aantrekkelijker te maken

Bevordering zij-instromers en nieuwe werknemers

Het is een uitdaging de sector aantrekkelijker te maken voor (nieuwe) werknemers. Daartoe voert het Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB), het Expertise- en innovatieCentrum Binnenvaart (EICB) en Agentschap NL, in opdracht van mijn Ministerie het Educatieprogramma Binnenvaart uit. Als onderdeel van dit programma is door mij per 1-11-2008 t/m 31-12-2012 een Educatiefonds ten bedrage van € 2 000 000,- beschikbaar gesteld. Hiermee beschikt de sector over de benodigde middelen om nieuwe ambities te realiseren. Voor een goede toedeling van de financiële middelen is het van belang dat de binnenvaart een integrale visie op arbeidsmarkt en scholing vaststelt. Het EICB en het OCB hebben hiertoe in januari 2010 het rapport «Visie op arbeidsmarkt en scholing» gepresenteerd.

In de Binnenvaartwet, die op 1 juli 2009 in werking is getreden, is het mogelijk gemaakt om door middel van een praktijkexamen de vaartijd benodigd voor het verkrijgen van een groot vaarbewijs met maximaal drie jaren te verminderen. Hierdoor wordt het in de nabije toekomst voor de

zogenaamde «zij-instromers» gemakkelijker om een groot of beperkt groot vaarbewijs te halen.

In opdracht van werkgevers en werknemers in de binnenvaart wordt momenteel, met geld uit voornoemde educatiefonds, gezien hoe dit praktijkexamen vorm moet worden gegeven. Daarbij komt ook het gebruik van simulatoren aan de orde. Ook in de CCR wordt de mogelijkheid van het gebruik van simulatoren gezien.

Flexibiliteit bemanningsregeling (vaar- en rusttijden) en groot vaarbewijs plicht

De bestaande, in de regelgeving verankerde, flexibiliteit ten aanzien van bemanningsvereisten en vaar- en rusttijden, mede in de vorm van vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden, wordt nu reeds zo ruim mogelijk toegepast.

Zo wordt op dit moment gewerkt aan een verlichting van de bemannings-eisen voor schepen met een lengte tot 86 meter.

Voorts is voor het varen met rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype, in samenspraak met de binnenvaartbranche, de mogelijkheid geopend om vrijstelling te verkrijgen van de verplichting in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs. Een vrijstelling wordt gegeven aan diegenen die in het bezit zijn van het nieuw ontwikkelde diploma Schipper rondvaartboot beperkt vaargebied.

Uitbreiden ligplaatsen en afzetplaatsen

Ligplaatsen vormen een belangrijk onderdeel voor het zakelijke en sociale functioneren van de binnenvaart. De capaciteit aan ligplaatsen wordt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) dan ook uitgebreid onderzocht en waar nodig aangepakt. Zo lopen er momenteel MIRT-studies naar de ligplaatsproblematiek op de Waal, de Merwedede, de IJssel en de routes tussen Amsterdam en Rotterdam naar Noord-Nederland en België. Daarbij wordt ook gekeken of het toevoegen van bijvoorbeeld auto-afzetplaatsen nodig is.

De laatste jaren zijn er in het kader van amendement Gerkens/vd. Staij (30800 A nr 25) inmiddels ook een flink aantal ligplaatsen en auto-afzetplaatsen gerealiseerd op de rijksvaarwegen. Op dit moment wordt er met de beschikbaar gestelde gelden uit het aanvullende Beleidsakkoord verder gewerkt aan uitbreiding van ligplaatsen aan de Rietbaan, de IJssel, bij Durgerdam en bij Zwartsluis.

Daarnaast wordt er in het kader van de visie Verkeersmanagement 2020 bij het beheer door Rijkswaterstaat ook breder gezien naar ligplaatsen ontbreken en naar kwaliteitsverbetering nodig is.

Vermindering lastendruk

Sinds de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet is er voor de binnenvaart een lastenverlichting gerealiseerd door middel van ICT-toepassingen. Zo is het op dit moment mogelijk bepaalde aanvraagformulieren te downloaden van de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is met ingang van 1 januari 2010 een database in gebruik genomen, die het mogelijk maakt te bepalen welke schepen wel en welke schepen niet voor een controle hoeven te worden bezocht. De toezichtlast voor de binnenvaart is hierdoor aanzienlijk afgenomen.

In de CCR is gepland te bezien in hoeverre het mogelijk is de registratie van gegevens, die momenteel in het vaartijdenboek en het dienstboekje handmatig worden vastgelegd, te automatiseren door middel van een digitale tachograaf. Deze zou dan de vaar- en rusttijden en de vaartijd van de verschillende bemanningsleden registreren op een persoonsgebonden card, die door de desbetreffende autoriteiten kan worden uitgelezen. De sector staat hier achter omdat hierdoor een aanmerkelijke verlichting van de administratieve lasten wordt gerealiseerd. Een en ander maakt deel uit van het Actieprogramma behorend bij het Convenant Binnenvaart dat eind 2006 tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de branchepar-tijen is afgesloten en dat nog loopt tot en met 31 december 2011.

Ik ben van mening dat de afgelopen periode in goede samenwerking met de sector flinke stappen zijn gezet om het binnenvaartberoep aantrekke-lijker te maken, zowel voor nieuwkomers als voor bestaande schippers. Ook in de flexibilisering van de bemanningsregelgeving en het terug-dringen van de lastendruk is concrete voortgang geboekt. Ik ben voornemens om voortvarend op de ingeslagen weg verder te gaan, zowel nationaal als voor wat betreft mijn inzet in de CCR.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings