

Binnenvaartwet 2006 uitwerking pleziervaart

Doelgroep: pleziervaartuigen langer dan 20 meter en
sleep- en duwbotten die als pleziervaartuig gebruikt worden

Versie d.d. donderdag 18 mei 2006

Binnenvaartwet 2006 uitwerking pleziervaart.....	1
Algemene problematiek.....	2
Beoordeelde teksten.....	2
Analyse van de doelgroepen pleziervaart	3
Analyse van de aantallen schepen die het betreft.....	4
Schatting AVV	5
Schatting FONV	5
Analyse van de teksten op inhoud	6
Analyse van de kansen en de bedreigingen	12
Kansen.....	12
Bedreigingen.....	13
Analyse van de voors en tegens van diverse standpunten.....	14
Algemeen	14
Technische eisen aan pleziervaart	14
Vaarbewijs verzwaring voor de pleziervaart	14
Analyse van de administratieve lasten en kosten	16
Lasten berekening pleziervaart volgens AVV	16
Uitwerking daadwerkelijke lasten voor de pleziervaart.....	16
Lasten berekening pleziervaart volgens FONV	17
Adressen van organisaties nationaal en internationaal.....	18
Doelgroepen	18
Andere nationale organisaties	19
Internationale organisaties.....	19
Notulen gezamenlijk overleg organisaties grote pleziervaartuigen	20
Overzicht van knelpunten, oplossingen en achtergronden	23

Ing. Janneke Bos
Voorzitter FONV commissie wet- en regelgeving
p.a. John F. Kennedylaan 207
2285 AG Rijswijk ZH
Jfm.bos@hccnet.nl
06-53996716

Algemene problematiek

Momenteel ligt er een nieuwe concept wet: de Binnenvaartwet. Deze wet wordt de vervanger van de volgende wetten:

- de Binnenschepenwet
- de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart
- de Wet vervoer Binnenvaart

In de loop der jaren zijn deze 3 wetten steeds meer op elkaar gaan lijken. Toch bleven er kleine verschillen bestaan die voor problemen zorgden. Door het vervangen van deze wetten door de nieuwe wet worden voor de beroepsbinnenvaart veel problemen opgelost.

Bij het opstellen van de nieuwe wet wordt gekeken naar de Europese wetgeving. Veel onderdelen zijn gebaseerd op de rijnvaartregels zoals het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en het Reglement Rijnpatenten.

Voor de pleziervaart gaat er met deze wet veel veranderen, met name voor de grote pleziervaart.

Er zijn 2 hoofdonderwerpen van belang:

- het certificaat van onderzoek
- het vaarbewijs

Over de problemen die de pleziervaart n.a.v. de nieuwe Binnenvaartwet ondervindt, gaat dit verhaal. Bij de onderhandelingen en voorbereidingen van de nieuwe Binnenvaartwet is steeds overlegd met de beroepsvaartorganisaties, maar helaas niet met de vertegenwoordiging van de pleziervaart.

Beoordeelde teksten

In deze tekst is gekeken naar:

- Vergaderjaar 2005-2006, 30 523 Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet), Koninklijke boodschap
- Vergaderjaar 2005-2006, 30 523 Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet), Voorstel van wet
- Vergaderjaar 2005-2006, 30 523 Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet), Memorie van toelichting
- Vergaderjaar 2005-2006, 30 523 Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet), Advies Raad van State en Nader Rapport

Deze teksten zijn vergeleken met de ons bekende concept tekst zoals beschreven in de proeve Binnenvaartwet met artikelgewijze memorie van toelichting van 15 oktober 2003 KN/03-85U teneinde de wijzigingen en de ontwikkeling van de tekst te kunnen interpreteren.

NB. De nummering van het voorstel van wet en de memorie van toelichting komt niet met elkaar overeen! Zie bijv. 1.2.2. over de zonerings van de binnenwateren die in de memorie van toelichting 1.1.2 genoemd wordt. In het hierna volgende verhaal wordt de nummering van het voorstel van wet gebruikt.

Analyse van de doelgroepen pleziervaart

Doelgroep: pleziervaartuigen langer dan 20 meter en
sleep- en duwbotten die als pleziervaartuig gebruikt worden

De volgende groepen pleziervaartuigen krijgen met de nieuwe Binnenvaartwet te maken:

Doelgroep:	Vertegenwoordigd door:
Voormalige binnenvaartschepen	LVBHB/FONV/ZKK/SN/EMH
Voormalige zeeschepen	LVBHB/FONV/ZKK/EMH
Voormalige marineschepen	ZKK
Voormalige vissersschepen	LVBHB/FONV/EMH
Voormalige sleep- en duwbotten	VDMS/BASM/VDS/FONV/SN/EMH
Woonschepen	LVBHB/FONV/LWO
Nieuwbouw pleziervaartuigen > 20m	HISWA/CE/NJI
Bestaande pleziervaartuigen > 20m m.n. motorjachten	KNMC

De bovenstaande doelgroepen hebben allemaal dezelfde belangen m.b.t. de Binnenvaartwet. Door samen te werken staan we sterker t.o.v. de overheid.

Betekenis afkortingen:

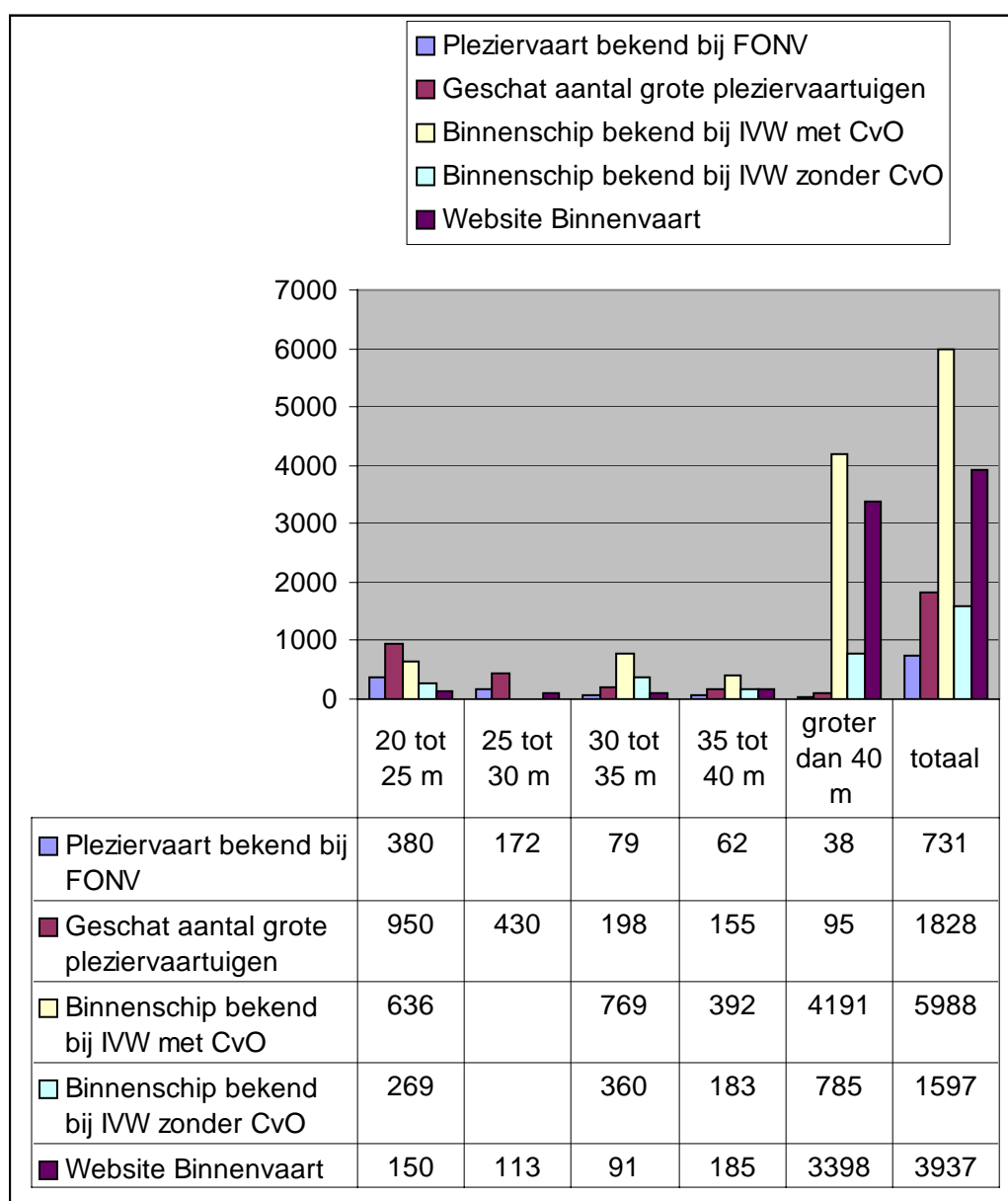
BASM	Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten
CE	Europese Commissie Wet op de Pleziervaartuigen
EMH	European Maritime Heritage (koepel Europese behoudsorganisaties)
FONV	Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (koepel Nederlandse behoudsorganisaties)
HISWA	Nederlandsche Vereeniging voor Handel en Industrie op het Gebied van Scheepsbouw en Watersport
KNMC	Koninklijke Nederlandse Motorboot Club
LVBHB	Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
LWO	Landelijke Woonboten Organisatie
NJI	Nederlandse Jachtbouw Industrie
SN	Scouting Nederland
VDS	Vereniging de Sleepboot
VDMS	Vereniging de Motorsleepboot
ZKK	Zeekadetkorps Nederland

Analyse van de aantallen schepen die het betreft

Behalve de georganiseerde doelgroepen bestaan er ook nog de niet-georganiseerde schepen zoals schepen waarvan de eigenaar geen lid is van een organisatie en de studentenverenigingen met een eigen schip.

Het aantal schepen dat niet bij een organisatie is aangesloten compenseert gedeeltelijk het aantal schepen dat bij meerdere organisaties is aangesloten. Daardoor valt een redelijke indruk te krijgen van de doelgroep en het aantal schepen dat het betreft.

De kleinere schepen in de beroepsbinnenvaart zullen langzamerhand de beroepsvaart verlaten. Deze schepen worden of gesloopt of komen in particuliere handen. Daardoor groeit het totaal aantal pleziervaartuigen die de Binnenvaarwet treft. Nieuwe beroepsvaartschepen in de kleinere afmetingen zullen nauwelijks gebouwd worden omdat deze economisch niet haalbaar zijn.



De aantallen in deze tabel bevat de volgende soorten schepen:

- (voormalige) binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen die nu voor pleziervaart gebruikt worden
- voormalige marineschepen die nu voor pleziervaart gebruikt worden
- voormalige vissersschepen die nu voor pleziervaart gebruikt worden
- (voormalige) sleep- en duwboten

De tabel bevat (nog) niet de volgende soorten schepen:

- woonschepen (LWO)
- schepen die niet bij de FONV, Scouting Nederland of het Zeekadettenkorps aangesloten zijn
- nieuwbouw pleziervaartuigen groter dan 20m
- bestaande pleziervaartuigen groter dan 20m met name motorjachten (KNMC)

Schatting AVV

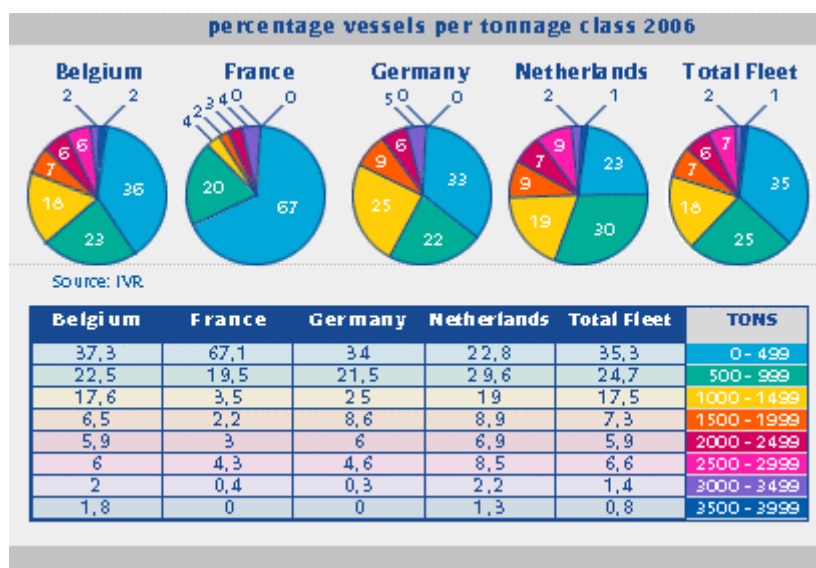
Volgens de memorie van toelichting schat AVV dat er ca. 5000 pleziervaartuigen langer dan 15 meter zijn en circa 500 langer dan 25 meter. Hoeveel pleziervaartuigen langer dan 35 meter zijn is bij AVV niet bekend (memorie van toelichting).

Schatting FONV

Gezien de gegevens in de tabel is ongeveer een 400 pleziervaartuigen groter dan 25 meter bij de FONV, Scouting Nederland en het Zeekadettenkorps geregistreerd. Dit wil echter niet zeggen dat het totaal op 500 zou liggen. Een groot gedeelte van de pleziervaartuigen groter dan 25 meter is niet bij bovenstaande organisaties aangesloten. De schatting van 500 schepen lijkt ons dan ook aan de lage kant.

Categorie	T.b.v.	Aantal
> 20 m	Meetbrief, scheepsnummer, Certificaat van Onderzoek, bemanning	1828
20 > x < 25 m	Klein vaarbewijs	950
25 > x < 35 m	Beperkt groot vaarbewijs	628
> 35 m	Groot vaarbewijs	250

NB. Volgens de vereniging Hiswa zijn er in Nederland 72.800 kajuitzeiljachten en 84.000 kajuitmotorboten (kerncijfers 2005).



Het percentage kleine bedrijfsmatige scheepvaart is in Nederland relatief klein ten opzichte van onze buurlanden (bron IVR).

Analyse van de teksten op inhoud

Hieronder volgt een uittreksel van de voor de pleziervaart van belang zijnde artikelen.

Artikel 1.1.1

bedrijfsmatig vervoer:

- 1°. vervoer in de uitoefening van een bedrijf of beroep;
- 2°. vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming; of
- 3°. slepen en duwen van schepen met sleep-, duw- en sleepduwboten;

bemanningslid:

ieder die zich als schipper, stuurman, machinist, volmatroos, matroos-motordrijver, matroos, lichtmatroos of deksman aan boord van een schip bevindt;

binnenschip:

- 1°. vaartuig dat is bestemd voor de vaart op de binnenwateren of op dienovereenkomstige buitenlandse wateren;
- 2°. drijvend werktuig;

binnenwateren:

wateren die in Nederland zijn gelegen binnen een langs de Nederlandse kust gaande, bij ministeriële regeling aan te wijzen lijn;

gezagvoerder:

degene die het gezag voert over een schip;

onderneming:

rechtspersoon, vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, maatschap dan wel natuurlijke persoon, die zich bezig houdt met bedrijfsmatig vervoer;

vervoer:

- 1°. aanbieden van schepen voor het vervoeren van goederen en personen;
- 2°. laden en lossen van goederen;
- 3°. in- en ontschepen van personen; of
- 4°. opslaan van goederen in schepen.

Opmerkingen: De tekst is heel anders dan de oorspronkelijke tekst in het concept. De definities voor sleepboot, duwboot, pleziervaartuig, passagiersschip en lengte zijn niet in het voorstel van wet opgenomen. Daardoor is ook de duidelijkheid voor de pleziervaart verdwenen.

In het voorstel van wet is iedere sleep- of duwboot dat een ander schip sleept of duwt bezig met bedrijfsmatig vervoer. Hetgeen betekent dat alle historische sleep- en duwboten geen enkel schip meer mogen slepen of duwen teneinde niet bedrijfsmatig bezig te zijn. Dit geldt dus ook voor het slepen van een bijboot.

Praktisch gezien is hier niets gewijzigd omdat sleep- en duwboten tot op heden allemaal een Certificaat van Onderzoek moeten hebben. De huidige mogelijkheid voor vrijstelling van het Certificaat van Onderzoek betekent dat het schip in kwestie geen schepen (ook geen kleine) meer mag slepen.

Omgekeerd kan hier ook gelezen worden dat het slepen van een schip door een schip niet-zijnde een sleep- of duwboot niet als bedrijfsmatig vervoer wordt gezien. Een tjalk die een bijboot sleept of een motorschip dat een stel vletten sleept wordt dus niet gezien als bedrijfsmatig vervoer.

Voor het slepen binnen Scouting e.d. betekent dit dat straks alleen nog maar gesleept mag worden door schepen niet-zijnde sleep- of duwboten. De scouting regeling moet dus waarschijnlijk aangepast worden.

Het vervoeren van personen door bijv. scoutingschepen is volgens deze definities geen bedrijfsmatig vervoer omdat het niet onder uitoefening van een bedrijf of beroep valt.

HOOFDSTUK 2. TOEGANG TOT DE MARKT

Opmerkingen: Dit hoofdstuk gaat over het bedrijfsmatig vervoer. Aangezien pleziervaart zich niet bezighoudt met bedrijfsmatig vervoer, is dit hoofdstuk niet van toepassing.

Artikel 3.1.1

1. Het is verboden een schip te gebruiken zonder de vereiste geldige certificaten.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden de soorten certificaten van onderzoek en de categorieën van schepen aangewezen waarvoor een certificaat van onderzoek vereist is.

Opmerkingen: Dit houdt in dat zolang er geen algemene maatregel van bestuur is waarin staat dat pleziervaartuigen certificaatplicht hebben, er geen probleem is. In de huidige Binnenschepenwet staat namelijk dat pleziervaartuigen langer dan 15 meter voorzien moeten zijn van een Certificaat van Onderzoek. Deze verplichting is echter nooit bekrachtigd.

In het concept stond dat het Certificaat van Onderzoek verplicht zou worden voor o.a.:

- schepen langer dan 20 meter
- schepen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 bedraagt, met uitzondering van pleziervaartuigen ingericht om in beginsel door middel van zeilen te worden voortbewogen
- een sleepboot, een duwboot of een sleep-duwboot, tenzij deze blijkt een verklaring van Onze minister uitsluitend wordt gebruikt als pleziervaartuig (certificaat van vrijstelling)
- een passagiersschip

In het voorstel van wet zijn is deze specifieke onderverdeling verlaten en ondergebracht in categorieën van schepen. Dat houdt in dat zolang onze categorie van schepen niet genoemd wordt in een algemene maatregel van bestuur, er geen probleem ontstaat. Het houdt wel in dat we deze algemene maatregelen van bestuur goed in de gaten moeten houden.

In het concept stond tevens een lijst van schepen waarvoor geen Certificaat van Onderzoek verplicht zou zijn o.a.:

- schepen uitsluitend door spierkracht voortbewogen
- een schip in aanbouw of waarmee een proefvaart wordt ondernomen
- een schip met permanente ligplaats en uitsluitend gebruikt voor bewoning

Deze uitzonderingen zijn niet overgenomen in het voorstel van wet. Dat betekent dat de uitzondering voor met name woonschepen is verlaten en dus ook opgenomen zou kunnen worden in een categorie waar het CvO van toepassing is. Ook dit moet dus goed in de gaten gehouden worden!

In de memorie van toelichting staat echter genoemd dat passagiersschepen, schepen langer dan 20 meter en schepen met een product lengte maal breedte maal diepgang groter dan 100, wel degelijk een Certificaat van Onderzoek nodig hebben. Daarnaast wordt in de memorie van toelichting genoemd dat het een voornemen is (memorie van toelichting 3.1.1.).

In de memorie van toelichting staat dat voormalige bedrijfsvaartuigen ooit al voorzien waren van een Certificaat van Onderzoek. Dit is echter onjuist omdat:

- de meeste schepen in het verleden geen Certificaat van Onderzoek (nodig) hadden
- indien wel voorzien van een Certificaat van Onderzoek deze aan geheel andere verouderde eisen voldeden.

De eisen voor het Certificaat van Onderzoek zijn (sterk) gewijzigd in de loop der jaren

Artikel 3.1.2

1. Overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot de technische staat van een binnenschip.

Opmerkingen: Dit houdt in dat zolang er geen ministeriële regeling is voor pleziervaartuigen, er geen probleem is. In de Europese richtlijn worden pleziervaartuigen echter wel genoemd en moeten ze voldoen aan het hoofdstuk voor pleziervaartuigen uit het ROSR. De tekst in de Europese richtlijn is (voor zover ik kan inschatten) vrijwel gelijk aan de huidige tekst in het ROSR.

Artikel 3.1.7

1. Onze Minister kan met betrekking tot bepaalde categorieën van binnenschepen van een of meer van de krachtens artikel 3.1.2 gestelde regels vrijstelling verlenen, indien naar zijn oordeel de veiligheid van de binnenschepen en de opvarenden voldoende gewaarborgd is. Aan een vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

2. Onze Minister kan in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van een of meer van de krachtens artikel 3.1.2 gestelde regels. Aan een ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Opmerkingen: Een categorie van binnenschepen kan vrijstelling verkrijgen. Deze vrijstelling bestaat nu al voor sleep- en duwboten die niet bedrijfsmatig gebruikt worden. Een ontheffing kan uitsluitend voor individuele schepen worden afgegeven en dus niet voor groepen van schepen. Deze vrijstellingsmogelijkheid is een kans voor bijv. historische schepen waarvan het historische karakter wordt aangetast teneinde aan de technische verplichtingen te moeten voldoen. Belangrijk hierbij is dat de veiligheid van de binnenschepen en de opvarenden voldoende gewaarborgd is.

Artikel 3.2.1

Deze paragraaf is van toepassing op:

a. een binnenschip dat ingevolge artikel 785, eerste lid, met inachtneming van het tweede lid, onderdeel a, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek is gesteld;

Artikel 3.2.2

1. Het is verboden een schip te gebruiken zonder geldige meetbrief, afgegeven op grond van de op 15 februari 1966 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen (Trb.1967, 43).

Opmerkingen: Het betreft hier de plicht voor het hebben van een geldige meetbrief.

De binnenschepen die op grond van het Burgerlijk Wetboek verplicht een geldige meetbrief moeten hebben is onveranderd. Het betreft hier:

- vrachtschepen met een laadvermogen meer dan 20 ton (dus geen pleziervaart)
- andere binnenschepen met een verplaatsing van meer dan 10 kubieke meter zijnde de in kubieke meters uitgedrukte waternverplaatsing tussen het vlak van inzinking van het ledige schip in zoet water en het vlak van de grootste toegelaten diepgang (pleziervaart)

Gezien het feit dat het vlak van de grootste toegelaten diepgang door de eigenaar zelf mag worden aangegeven tijdens de meting, kunnen de meeste pleziervaartuigen de verplaatsing onder de 10 m³ laten meten. Deze meetbrief moet wel aan boord blijven om aan te tonen dat men geen plicht tot een geldige meetbrief heeft.

Artikel 3.3.1

1. Overeenkomstig bindende besluiten van instellingen van de Europese Gemeenschappen dan wel anderszins ter uitvoering van verdragen of bindende besluiten van volkenrechtelijke organisaties worden bij ministeriële regeling regels gesteld voor bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorieën van schepen met betrekking tot de vaartijden en bemanningssterkte, de uitrustingsstukken van binnenschepen en de hiermee verband houdende eisen.

2. In het belang van de veiligheid van de vaart kan de regeling, bedoeld in het eerste lid, aanvullende regels bevatten inzake:

a. de vaartijden van schepen;

b. de samenstelling van de minimumbemanning van in die regeling aan te wijzen soorten schepen en categorieën daarvan en bij te onderscheiden exploitatiewijzen, alsmede de aan bemanningsleden te stellen eisen;

c. eisen aan de deskundigheid van bemanningsleden, waaronder begrepen opleiding en ervaring;

d. de rusttijden van de bemanningsleden.

4. Onze Minister kan, indien naar zijn oordeel de veilige vaart voldoende gewaarborgd is, met betrekking tot bepaalde categorieën van schepen vrijstelling verlenen van een of meer eisen, bedoeld in het eerste tot en met derde lid. Aan een vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
5. Onze Minister kan ontheffing verlenen van de krachtens het eerste tot en met derde lid gestelde eisen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Opmerkingen: Ook hier wordt weer gesproken over een ministeriële regeling waarin regels worden gesteld aan de bemanning van categorieën van schepen. In het concept stonden diverse categorieën genoemd zoals schepen langer dan 20 meter, sleep- en duwbotten, passagiersschepen, pleziervaartuigen etc.

Zolang er geen ministeriële regeling voor pleziervaartuigen en sleep- en duwbotten van kracht is, is er geen probleem. Ook hier moet echter weer opgelet worden, wanneer wat van kracht wordt. De regels gelden voor alle bemanningsleden, dus niet alleen voor de schipper.

Het alleen varen kan met een ministeriële regeling ook in gevaar komen. In hoofdstuk 21 van het ROSR staat dat pleziervaart 1 schipper en 1 bemanningslid moet hebben.

Tevens kan ook hier weer vrijstelling worden verleend aan een groep van schepen, ontheffing is uitsluitend mogelijk voor individuele gevallen. Wel wordt hier in de memorie van toelichting genoemd dat aparte regels kunnen worden gesteld aan schepen die niet onder de CCR-regels vallen. Pleziervaartuigen vallen wel onder de CCR-regels....

Artikel 3.3.2

1. Het is een gezagvoerder of een werkgever verboden een binnenschip te gebruiken met een bemanningslid dat niet over een geldige geneeskundige verklaring beschikt.

Opmerkingen: De gezagvoerder bevindt zich op ieder schip, ook op pleziervaartuigen. Bij bemanningsleden wordt uitsluitend gekeken naar de functie die iemand uitoefent aan boord. Voor zover ik kan inschatten is dit ook van toepassing op pleziervaartuigen. Dit betekent een verzwaring van de huidige situatie. Ieder bemanningslid (dus ook de schipper) moet voorzien zijn van een geldige geneeskundige verklaring.

Artikel 3.4.1

1. Voor het voeren van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen categorieën van schepen is aan de gezagvoerder een geldig vaarbewijs afgegeven.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden de verschillende soorten vaarbewijzen en de geldigheidsduur vastgesteld.
4. Het is verboden een schip te gebruiken zonder dat aan de gezagvoerder het daarvoor vereiste geldige vaarbewijs is afgegeven.

Opmerkingen: Ook hier zijn de diverse categorieën weggelaten, zoals schepen langer dan 20 meter, passagiersschepen, sleepboten, pleziervaartuigen langer dan 15 meter etc. Zolang er geen algemene maatregel van bestuur is afgegeven voor pleziervaartuigen, is er geen probleem.

De onderverdeling in klein vaarbewijs, beperkt groot vaarbewijs en groot vaarbewijs staat niet in het voorstel van wet, maar in de memorie van toelichting. Omdat nu het klein vaarbewijs reeds geregeld is, zal deze blijven bestaan. Wel wordt (zoals duidelijk wordt in de uitwerking in de memorie van toelichting), het klein vaarbewijs beperkt tot pleziervaartuigen tot 25 meter.

Zolang er geen algemene maatregel van bestuur bestaat voor het beperkt groot vaarbewijs, is er geen probleem.

Voor pleziervaartuigen langer dan 35 c.q. 40 meter is wel van belang dat de geldigheid belangrijk wijzigt. Een klein vaarbewijs is geldig tot 65 jaar, een groot vaarbewijs tot 50 jaar. Daarna moet verlengd worden, hetgeen extra kosten (medische keuring en verlenging) met zich mee brengt (iedere 5 c.q. 1 jaar).

Artikel 3.4.2

1. Onze Minister verstrekt een vaarbewijs na overlegging van verklaringen waaruit blijkt, dat de aanvrager voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen voorschriften om het binnenschip veilig te voeren.
2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften hebben betrekking op:
 - a. de lichamelijke en geestelijke geschiktheid; en
 - b. de kennis en de bekwaamheid om het binnenschip te voeren.
3. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen betrekking hebben op de vaartijd. Onder vaartijd wordt verstaan de tijd die na het bereiken van de leeftijd van 16 jaar is doorgebracht als lid van de dekbemannings van een schip.
4. De in het eerste lid bedoelde eisen kunnen verschillend zijn naar gelang het soort vaarbewijs.

Opmerkingen: Op zich staat hier niet veel anders dan de huidige regeling. In de memorie van toelichting staan de algemene examen-eisen voor het klein en groot vaarbewijs uitgewerkt. Hierbij worden het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs samengevoegd.

Artikel 3.4.5

1. Onze Minister wijst de instellingen of personen aan die belast zijn met het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid als bedoeld in artikel 3.4.2, tweede lid, onderdeel b. Zij verstrekken een verklaring, indien het onderzoek met gunstig gevolg heeft plaatsgevonden.

Opmerkingen: De instellingen worden aangewezen door de Minister. Het kan dus ook een andere organisatie zijn als de Vamex (Klein Vaarbewijs) of het CBR (Groot Vaarbewijs). Wellicht ligt hier een mogelijkheid om personen met M3 in aanmerking te laten komen voor het beperkt groot vaarbewijs (overgangsmaatregel). Ook hier ligt een mogelijkheid om het CWO groot motorschip in aanmerking te laten komen voor het beperkt groot vaarbewijs.

Artikel 3.4.7

1. Onze Minister kan, indien naar zijn oordeel de veilige vaart voldoende gewaarborgd is, met betrekking tot bepaalde categorieën van schepen vrijstelling verlenen van de op een gezagvoerder rustende verplichting, bedoeld in artikel 3.4.1, eerste lid. Aan een vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.
2. Onze Minister kan, indien naar zijn oordeel de veilige vaart voldoende gewaarborgd is, aan een gezagvoerder ontheffing verlenen van de in artikel 3.4.1, eerste lid, bedoelde verplichting. Aan een ontheffing kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden.

Opmerkingen: Ook hier is een mogelijkheid tot vrijstelling voor vaarbewijsplicht voor groepen schepen mogelijk, ontheffing uitsluitend voor individuele gevallen. In de memorie van toelichting wordt hier gewezen op een mogelijkheid van vrijstelling voor schippers voor wie het niet realistisch is om een groot vaarbewijs te eisen.

Artikel 3.4.8

1. Onze Minister kan een bewijs van kennis en bekwaamheid voor een of meer vormen van binnenvaart erkennen, indien naar zijn oordeel het bewijs voldoende waarborg biedt voor het veilig voeren van een binnenschip. Alsdan treedt het bewijs van kennis en bekwaamheid gedeeltelijk in de plaats van het onderzoek of geheel in de plaats van de verklaring, bedoeld in artikel 3.4.5, eerste lid.

Opmerkingen: Dit is een kans om het CWO Groot Motorschip erkend te krijgen als bewijs van kennis en bekwaamheid.

Artikel 4.1.1

1. Onze Minister kent aan een binnenschip dat in Nederland op grond van artikel 785, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek is gesteld en aan een binnenschip waarvoor een certificaat van onderzoek is vereist een scheepsnummer toe, waaronder mede wordt begrepen het aanmerken als scheepsnummer van een overeenkomstige aanduiding die bij of krachtens andere wet is toegekend.
2. De eigenaar van het binnenschip waaraan een scheepsnummer is toegekend is verplicht:
 - a. dit nummer binnen twee weken na de toekenning en kennisgeving ervan op zijn binnenschip aan te brengen;
 - b. van elke wijziging in de omstandigheden van het binnenschip die aanleiding kunnen geven tot wijziging van het scheepsnummer binnen twee weken aan Onze Minister kennis te geven.

Opmerkingen: Het verplichte scheepsnummer is voor pleziervaartuigen nieuw. Schepen die verplicht te boek gesteld zijn (bijv. omdat men een scheepshypotheek heeft), moeten een scheepsnummer aanvragen en dit aanbrengen op het schip. Ik vermoed dat men hier niet heeft nagedacht over polyester zeiljachten etc. waarop een scheepshypotheek zit.

Daarnaast moeten alle binnenschepen waarvoor een Certificaat van Onderzoek verplicht is, ook verplicht een scheepsnummer aanvragen en aanbrengen op het schip. Zoals het er nu naar uit ziet, dus ook pleziervaartuigen langer dan 20 meter. Een verzwaring van de lasten en een aantasting van het historische karakter. Overigens hebben oude voormalige binnenvaartschepen reeds een scheepsnummer die echter als pleziervaart niet verplicht is. Het scheepsnummer is direct gelinkt aan het kadasternummer c.q. meetbriefnummer.

Volgens de memorie van toelichting is het scheepsnummer benodigd teneinde inzicht te krijgen in de opbouw en ontwikkeling van de Nederlandse binnenvloot teneinde de marktsituatie te kunnen beoordelen met het oog op internationaal afgestemde capaciteitsmaatregelen. In dit licht gezien is het scheepsnummer voor pleziervaartuigen dus niet noodzakelijk.

Afzonderlijke Invoeringswet (memorie van toelichting 13)

Overgangsrechten worden via een invoeringswet geregeld. Weldoordachte regelingen worden getroffen die de rechtstoestand van burgers betreffen teneinde te voorkomen dat zij tussen wal en schip terecht komen. Bestaande en nieuwe gevallen zullen zorgvuldig worden afgewogen. Ten slotte biedt een afzonderlijke overgangs- of invoeringswet ook de gelegenheid om inzichten die na het vaststellen van de Binnenvaartwet opkomen, nader te bezien en mee te nemen.

Opmerkingen: Ondanks deze toezegging moet er goed worden opgelet. Voor de pleziervaart is de nieuwe Binnenvaartwet een grote verandering. Regelingen worden qua procedure niet zo zorgvuldig en uit en treure uitgekauwd als een nieuwe wet.

Analyse van de kansen en de bedreigingen

Kansen

- Art. 1.1.1. Ieder schip niet-zijnde een sleep- of duwboot die sleept of duwt is geen bedrijfsmatig vervoer.
Het vervoeren van personen door bijv. scoutingschepen wordt niet gezien als bedrijfsmatig vervoer.
- Art. 3.1.1. Zolang er geen algemene maatregel van bestuur is waarin staat dat pleziervaartuigen een Certificaat van Onderzoek moeten hebben, is er geen probleem.
- Art. 3.1.2. Dezelfde technische eisen voor de Rijn als Europees als nationaal. Eenmaal een geldig CvO zou dus inhouden dat je geheel Europa door mag varen.
- Art. 3.1.7. Bepaalde categorieën schepen kunnen vrijstelling verkrijgen bijv. omdat het historische karakter aangetast wordt.
- Art. 3.3.1. Zolang er geen ministeriële regeling is voor bemanning, is er voor pleziervaart geen probleem.
Mogelijkheid voor collectieve vrijstelling zolang veiligheid van de vaart niet in gevaar komt.
- Art. 3.4.1. Zolang er geen algemene maatregel van bestuur is waarin staat welke categorie schepen welk vaarbewijs moet hebben (bijv. beperkt groot vaarbewijs) is er geen probleem.
- Art. 3.4.5. Hier wordt een mogelijkheid geschapen om bepaalde diploma's in aanmerking te laten komen voor een overgangsmaatregel (bijv. MBL M3).
Hier wordt tevens een mogelijkheid geboden om organisaties te erkennen die onderzoek doen naar de kennis en bekwaamheid (CWO groot motorschip).
- Art. 3.4.7. Hier wordt de mogelijkheid tot vrijstelling voor vaarbewijsplicht voor groepen schepen geboden bijv. voor schippers voor wie het niet realistisch is om een groot vaarbewijs te eisen.
- Art. 3.4.8. Ook hier wordt een mogelijkheid geboden om het CWO Groot Motorschip erkend te krijgen als bewijs van kennis en bekwaamheid.
- Overgangswet Hiermee kunnen we verplichte maatregelen hopelijk zo lang mogelijk uitstellen.

Bedreigingen

- Art. 1.1.1 Er is geen definitie voor pleziervaartuig, sleepboot en lengte.
De definitie van lengte is cruciaal in het voorstel van wet omdat alles hieraan gelinkt is.
De definitie van sleepboot is noodzakelijk teneinde de problemen van sleepboten op te kunnen lossen (zie oplossingen).
Sleep- en duwboten mogen geen enkel ander schip slepen of duwen teneinde geen bedrijfsmatig vervoer te zijn, dus ook geen bijboot.
De scouting-regeling voor het slepen van vletten moet n.a.v. de nieuwe wet worden aangepast (sleepboten mogen niet meer slepen, motorboten mogen wel slepen).
- Art. 3.1.1. Het voornemen om schepen langer dan 20 meter en schepen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 bedraagt, met uitzondering van pleziervaartuigen ingericht om in beginsel door middel van zeilen te worden voortbewogen te verplichten een Certificaat van Onderzoek te hebben.
Schepen met een permanente ligplaats die uitsluitend gebruikt worden voor bewoning worden niet uitgezonderd van de Certificaatplicht.
De plicht voor het Certificaat van Onderzoek bedreigt het historische karakter van de schepen omdat deze (flink) verbouwd moeten worden om aan de eisen te kunnen voldoen.
- Art. 3.1.2. De technische eisen worden gelinkt aan de Europese richtlijn en de technische eisen uit het ROSR (hoofdstuk 21).
- Art. 3.1.7. Vrijstelling voor een categorie schepen betekent dat je alleen nationaal mag varen en niet internationaal.
- Art. 3.2.1. Ieder schip dat te boek gesteld is moet een geldige meetbrief hebben.
- Art. 3.3.1. Per ministeriële regeling kunnen eisen worden gesteld aan de bemanning voor pleziervaart. Alleen varen kan in gevaar komen (ROSR H21 stelt 1 schipper met 1 bemanningslid).
- Art. 3.3.2. Ieder bemanningslid moet een geldige geneeskundige verklaring hebben (kosten).
- Art. 3.4.1. De uitwerking van het beperkt groot vaarbewijs is nog niet bekend. Indien conform Reglement Rijnpatenten, dan 1 jaar vaartijd (180 vaardagen en dezelfde theorie als groot vaarbewijs)
Beperking van het klein vaarbewijs tot schepen tot 25 meter.
Groot vaarbewijs vanaf 35 meter. De grote groep spitsen e.d. valt dan in de categorie voor groot vaarbewijs (4 x 180 vaardagen, onmogelijk te doen voor pleziervaart)
Groot vaarbewijs betekent tevens extra kosten voor verlenging van het vaarbewijs (na 50 jaar) en extra medische keuringen (iedere 5 jaar).
- Art. 3.4.2. De theoretische exameneisen voor het groot vaarbewijs en het beperkt groot vaarbewijs zijn dezelfde.
- Art. 4.1.1. Het verplichte scheepsnummer voor pleziervaartuigen dient geen enkel nut, zeker gezien het standpunt om internationaal afgestemde capaciteitsmaatregelen te kunnen beoordelen.
Het verplichte scheepsnummer voor pleziervaartuigen geldt voor ieder schip dat te boek gesteld is, dus ook voor jachten met een scheepshypotheek. Vervuiling van het databestand.
Het verplichte scheepsnummer voor pleziervaartuigen kost relatief veel geld en is een aantasting van het historische karakter van schepen.

Analyse van de voors en tegens van diverse standpunten

Algemeen

Voor

- schrappen van overbodige details
- samenvoegen van verschillende op elkaar gelijkende wetgeving
- harmonisering met Europese wetgeving
- uitvoering details via ministeriële regelingen en algemene maatregelen van bestuur
- geen verschillen op basis van exploitatiewijze maar op basis van scheeps lengte
- het verlaten van het begrip kostenvergoeding

Tegen

- extra veel regels voor pleziervaart
- extra hoge kosten voor pleziervaart
- geen aansluiting op de Wet Pleziervaartuigen
- het scheepsnummer voor pleziervaartuigen heeft geen enkel nut voor het beoogde doel, namelijk inzicht in de marktsituatie teneinde capaciteitsmaatregelen te kunnen nemen. Het scheepsnummer voor pleziervaart is volkomen overbodig
- men verwacht geen problemen bij het implementatie van deze wet. Men heeft hier echter geen rekening gehouden met de pleziervaart en ook geen overleg gevoerd!
- er is weinig ruimte voor nationaal beleid op het gebied van technische eisen en vaarbewijzen omdat men rekening moet houden met de Europese regels en de Rijnvaartregels
- afwijking bij nationale wet van bindende internationale regels is niet toegestaan (advies Raad van State)

Technische eisen aan pleziervaart

Voor

- verbeterde veiligheid
- dezelfde technische eisen op de Rijn als op de overige Nederlandse binnenwateren
- aansluiting op de Europese richtlijn (neemt hetzelfde hoofdstuk van ROSR over)
- mogelijkheid om rekening te houden met een klein aantal schepen die onmogelijk kunnen voldoen aan de technische eisen van het ROSR maar wel voldoen aan de huidige eisen van de Binnenschepenwet (memorie van toelichting 9.3)
- mogelijkheid om bilaterale verdragen om te zetten in een Memory of Understanding (MOU) (memorie van toelichting 10.2)

Tegen

- nut en noodzaak van een Certificaat van Onderzoek voor pleziervaartuigen is niet aangetoond
- ontbreken van ongevallen
- pleziervaartuigen zijn niet bedoeld om vervoer te verrichten (memorie van toelichting certificaat van onderzoek p. 32)
- grote kosten en veel werk
- wijziging van het historische karakter
- aantasting van historische monumenten
- moeilijk uitvoerbaar (bijv. wijzigingen waarvoor het gehele interieur gewijzigd moet worden)

Vaarbewijs verzwaring voor de pleziervaart

Voor

- vaarervaring gewaarborgd
- geen verschil door exploitatiewijze

Tegen

- nut en noodzaak van een beperkt groot vaarbewijs en een groot vaarbewijs voor de pleziervaart is niet aangetoond
- ontbreken van ongevallen. De ongevallen waarbij pleziervaart betrokken is worden veroorzaakt door schepen kleiner dan 15 meter waarvoor geen vaarbewijs benodigd is
- benodigde vaartijd is moeilijk te realiseren, kost veel tijd en geld
- het hebben van een vaarbewijs geeft geen garantie dat er geen ongelukken gebeuren
- nog steeds geen Europese eenheid in vaardiploma's voor de pleziervaart

- uitbreiding van het aantal vaarbewijzen. Het beperkt groot vaarbewijs is nieuw
- de grens tussen het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs is gelegd op 35 meter. Gezien de kleine hoeveelheid schepen tussen de 35 en 40 meter die beroepsmatig varen en de steeds grotere groep schepen in dezelfde lengtecategorie in de pleziervaart, en het feit dat het varen met een schip van 35 meter weinig verschilt met het varen van een schip van 40 meter, pleiten wij ervoor de grens van 35 meter op te schuiven naar 40 meter. In deze groep vallen met name de spitsen
- Het zeer kleine aantal kleine rijnpatenten dat wordt afgegeven, geeft aan hoe klein de groep beroepsvaart is. Het verschil in zwaarte van het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs vormt echter voor de pleziervaart een groot struikelblok (theorie en benodigde vaartijd). Nieuwe ondernemers in de beroepsvaart starten niet met een schip van 35 m omdat dit economisch niet interessant genoeg is. Dus geen bedreiging voor de beroepsvaart tussen de 35 en 40 m

Analyse van de administratieve lasten en kosten

In de memorie van toelichting wordt gewezen op het kleine aantal pleziervaartuigen langer dan 25 meter, namelijk 500 (geschat door AVV). Bij de berekening van de administratieve lasten gaat men uit van het aanvragen van het klein resp. het groot vaarbewijs. Men gaat echter voorbij aan de verschillen tussen het klein en het groot vaarbewijs en de verschillende tussenstappen die men moet doen voordat men een groot vaarbewijs bezit. De administratieve lasten voor de burger voor het vaarbewijs ligt dan ook veel hoger dan wordt voorgesteld in de memorie van toelichting (€37295,-).

In de memorie van toelichting wordt het aantal pleziervaartuigen voor het Certificaat van Onderzoek geschat op 1000. De administratieve lasten gaat hier uitsluitend uit van het aanvragen van een Certificaat van Onderzoek hetgeen een geschatte last van €17000,- oplevert. Ook hier gaat men volledig voorbij aan het feit dat een schip eerst geschikt moet zijn, en dus geschikt gemaakt moet worden, voordat een Certificaat van Onderzoek kan worden aangevraagd. Het gehele traject dat men moet doorlopen, voordat men een Certificaat van Onderzoek verkrijgt, wordt simpelweg vergeten. Alleen al het onderzoek voor een pleziervaartuig kost minimaal €3143,- (als alles in 1 onderzoek wordt goedgekeurd, hetgeen waarschijnlijk niet zal gebeuren).

Het kennisnemen van de nieuwe informatie voor eigenaren van pleziervaartuigen kost volgens de memorie van toelichting 84 uur. Dit wordt echter niet vermenigvuldigd met het aantal pleziervaartuigen waarop deze wet volgens AVV van toepassing is. Mocht de 84 uur voor 1000 schepen gelden dan zou dit betekenen dat eigenaren de nieuwe informatie in 5 minuten tot zich kunnen nemen (hetgeen zeer onwaarschijnlijk is!).

Lasten berekening pleziervaart volgens AVV

Omschrijving	Aantal pleziervaartuigen	Totaal aantal uren	Administratieve lasten
Aanvraag vaarbewijs	500	2167	€ 37295,-
Aanvraag CvO	1000	8000	€ 17000,-
Kennis nemen info	?	84	?
Totale lasten pleziervaart		10251	€ 54295,-

Uitwerking daadwerkelijke lasten voor de pleziervaart

De kosten zijn gebaseerd op de geldende tarieven d.d. mei 2006.

Meting pleziervaartuig	€ 542,-	
Aanbrengen ijkmerk	€ 68,-	
Afgifte meetbrief	€ 160,-	(15 jaar geldig)
Aanpassing schip tav technische eisen	€ ????,-	(kan zeer hoog oplopen!)
Eerste inspectie voor onderzoek CvO	€ 281,-	(indien men meerdere keren moet komen)
Beperkte proefvaart tbv CvO	€ 167,-	
Onderzoek tbv Certificaat van Onderzoek	€ 3143,-	
Certificaat van Onderzoek	€ 60,-	(7 jaar geldig)
Scheepsnummer	€ 110,-	(heet nu inschrijvingsbewijs)
Geldige medische keuring	€ 76,60	
Afgifte dienstboekje	€ 16,-	
Jaarlijkse afstempeling	€ 6,-	
Afgifte vaartijdenboek	€ 18,-	
Jaarlijkse afstempeling	€ 6,-	
Opleiding klein vaarbewijs	€ 0,- tot € 300,-	
Examen klein vaarbewijs	€ 84,-	
Medische keuring klein vaarbewijs	€ 0,-	indien vragen met nee beantwoord worden

Diploma klein vaarbewijs € 25,-
 Medische keuring verlenging klein vaarbewijs € 0,- indien vragen met nee beantwoord worden
 Verlenging klein vaarbewijs (65 jaar) € 25,- (iedere 3 jaar)

Opleiding groot vaarbewijs € 0,- tot € 960,-
 Vaartijd groot vaarbewijs* € 42033,60 4 * 180 vaardagen * minimum loon
 Examen groot vaarbewijs € 164,-
 Medische keuring groot vaarbewijs € 76,60
 Uittreksel Gemeentelijke basisadministratie € 10,- (verschillend per gemeente)
 Diploma groot vaarbewijs € 64,-
 Medische keuring tbv verlenging (50 jaar) € 76,60 (iedere 5 jaar)
 Verlenging groot vaarbewijs (50 jaar) € 54,- (iedere 5 jaar)
 Medische keuring tbv verlenging (65 jaar) € 76,60 (ieder jaar)
 Verlenging groot vaarbewijs (65 jaar) € 54,- (ieder jaar)

* Gedurende de vaartijd kunnen geen andere inkomsten worden vergaard: inkomstendering.
 NB. Varen in vrije tijd kost ook geld! Als de vaartijd in weekenden vergaard moet worden is men vele tientallen jaren bezig...

De kosten voor het verkrijgen van een beperkt groot vaarbewijs zijn nog volledig onbekend. Het zal waarschijnlijk ergens tussen het klein en groot vaarbewijs in zitten.

Lasten berekening pleziervaart volgens FONV

Omschrijving	Aantal schepen	Kosten per schip	Totaal
Meting en meetbrief	1828	€ 770,-	€ 1.407.560,-
Certificaat van Onderzoek compleet	1828	Minimaal € 3651,-	€ 6.674.028,-
Scheepsnummer	1828	€ 110,-	€ 201.080,-
Geldige medische keuring (2 pers)	1828	€ 153,20	€ 280.050,-
Dienstboekje (1 voor bemanningslid) en vaartijdenboek	1828	€ 46,-	€ 84.088,-
Klein vaarbewijs*	950	Minimaal € 109,-	(€ 103.550,-)
Beperkt groot vaarbewijs	628	Minimaal € 109,-	€ 68.452,-
Groot vaarbewijs	250	Minimaal € 314,60	€ 78.650,-
Totaal	1828	Minimaal € 4811,-	Minimaal € 8.793.908,-

* Pleziervaart langer dan 15 m moet nu reeds in het bezit zijn van een klein vaarbewijs, daarom is dit niet in de totale lastenberekening meegenomen. De andere posten zijn nieuwe posten en komen dus extra ten laste van de pleziervaart.

De totale lasten voor de pleziervaart ligt dus minimaal op 9 miljoen euro. Dat is een bijzonder hoge lastenverzwaring voor de burger!

NB. De hier getoonde berekening is 160* de kosten die door AVV zijn berekend. Het betreft hier een minimale schatting aangezien de kosten voor het aanpassen van het schip aan de technische eisen en de kosten voor de benodigde vaartijd en opleiding nog niet zijn meegenomen! De schatting van AVV is duidelijk veel te laag.

IVW verwacht geen noemenswaardige gevolgen in financiële of personele zin (memorie van toelichting 11.1), dit is in tegenstelling tot de hierbovenstaande berekening.

Adressen van organisaties nationaal en internationaal

Doelgroepen

- BASM** Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten
<http://www.sleepduwvaart.nl/>
Postbus 190 - 1520 AD Wormerveer, Fax : 075 – 6420536, na 18.00 uur: 06 22 516 238, Contactpersoon Martin de Boer, bestuur@basm.nl
- FONV** Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (koepel Nederlandse behoudsorganisaties)
www.fonv.nl
Bureau FONV, Stationsstraat 38, 1506 DH Zaandam, tel: 075-6702779, e-mail: bureau@fonv.nl Contactpersoon: Henk Brunt
FONV commissie wet- en regelgeving, voorzitter Janneke Bos, jfm.bos@hccnet.nl
- KNMC** Koninklijke Nederlandse Motorboot Club
www.knmc.nl
Dukatenburg 90-11/6 3437 AE Nieuwegein Tel. 030-6039935 Fax 030-6053834
E-mail info@knmc.nl , secretariaat@knmc.nl
NB. Dick Sluyter is afgetreden als secretaris ivm pensioen.
- LVBHB** Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
<http://www.lvbhb.nl/>
Postbus 2004, 1000 CA AMSTERDAM, E-mail: secretariaat@lvbhb.nl
Voorzitter: Aat van der Giessen, AGI@fme.nl
- LWO** Landelijke Woonboten Organisatie
<http://www.lwoorg.nl>
Postbus 8192, 3503 RD UTRECHT, Tel 030 - 296 76 98 (antwoordapparaat)
Spreekuur op maandag, woensdag en vrijdag van 19.30 tot 20.30 uur
tel: 030 - 26 79 118, Fax: 030 - 28 17 561, LWO@lwoorg.nl
Contactpersoon: Eric Blaauw epblaauw@hetnet.nl
- SN** Scouting Nederland Waterwerk
<http://waterwerk.scouting.nl/frontend/base/main.php>
Dagelijks bestuur:
Voorzitter Hans Kelderman hans.kelderman@hetnet.nl
Tel.: (0572) 39 34 81 Mob.: (06) 13 56 37 97,
Externe relaties Willem van Geldre vangeldre@solcon.nl
Tel.: (071) 361 24 87
- VDS** Vereniging de Sleepboot/Vereniging de Sleper
<http://www.fonv.nl/vds/index.html>
Yvonne Leget, secretaris, Postbus 21, 4790 AA KLUNDERT, Tel 06-14449871
- VDMS** Vereniging de Motorsleepboot
<http://www.motorsleepboot.nl/>
Postbus 1015 2400 BA Alphen aan den Rijn, Contactpersoon regelgeving: Jos Dullaart, mail@dullaart-administraties.nl
- ZKK** Zeekadetkorps Nederland
p/a Bildtstraat 20, 8861 SN Harlingen, Telefoon: 0517-417868
Contactpersoon: Luc Naudts L.W.Naudts@planet.nl

Andere nationale organisaties

HISWA Nederlandsche Vereeniging voor Handel en Industrie op het Gebied van Scheepsbouw en Watersport
www.hiswa.nl
HISWA Vereniging, Hoofdstraat 82, 3972 LB Driebergen, Postbus 102, 3970 AC Driebergen, T: 0343 - 52 47 24, F: 0343 - 52 47 25, E: hiswa@hiswa.nl

NJI Nederlandse Jachtbouw Industrie
<http://www.jachtbouw.nl/>
Secretaris G.W. Klok
Nederlandse Jachtbouw Industrie (NJI), Einsteinbaan 1, 3439 NJ Nieuwegein
Postbus 2600, 3430 GA Nieuwegein, Tel: 030 - 605 33 44, Fax: 030 - 605 32 08
E-mail: nji@metaalunie.nl

Landelijk Platform voor Waterrecreatie (voorheen Watersportberaad)
Contactpersoon Willem van Geldre vangeldre@solcon.nl Tel.: (071) 361 24 87

Watersportverbond (voorheen KNWV)
www.watersportverbond.nl
Het Watersportverbond is tot de tweede helft van juni gevestigd aan de Daltonlaan 400 te Utrecht, Postbus 85393, 3508 AJ Utrecht en verhuist daarna naar de Wattbaan 31-49 te Nieuwegein. Contactpersoon belangbehartiging: vacature (voorheen Pieter de Vries) info@watersportverbond

Internationale organisaties

EBA European Boating Association (koepelorganisatie van alle 'watersportverbonden')
Vertegenwoordigt Europees het Watersportverbond en de KNMC
Voorzitter regelgeving: Maarten Velthoen, velthoen@concepts.nl
(voorheen voorzitter Landelijke Admiraliteit Waterwerk Scouting Nederland)
<http://eba.sida.nu/>
Secretary: Stuart Carruthers, RYA, Tel: +44 23 8060 4230,
Secretariat: [RYA, Royal Yachting Association](http://www.rya.org.uk), Fax: +44 23 8060 4296
RYA House, Ensign Way, Hamble, Southampton, SO31 4YA United Kingdom
Tel: +44 23 8060 4100, Fax: +44 23 8060 4299, e-mail: eba@rya.org.uk

EMH European Maritime Heritage (koepel Europese behoudsorganisaties)
<http://www.european-maritime-heritage.org>
Nederlandse contactpersonen Thedo Fruithof en Hendrik Boland
Thedo Fruithof, Dijkweg 222, NL - 1619 JC ANDIJK, Tel: + 31228 59 31 36
Fax: + 31228 59 31 36, thedo@wxs.nl

Notulen gezamenlijk overleg organisaties grote pleziervaartuigen

Gedeelte uit de notulen van FONV vergadering commissie Wet- en regelgeving te Barendrecht op 15 mei 2006, exclusief actiepuntenlijst en interne opmerkingen.

Aanwezig: Luc Naudts (Zeekadetkorps)
Willem van Geldre (Scouting Nederland, KNMC, Watersportberaad)
Frank van Nieuwburg (Scouting Nederland)
John Licher (Scouting Nederland)
Ben Pagie (Scouting Nederland)
Frits de Vries (FONV/Schuttevaer)
Jos Dullaart (FONV/Schuttevaer)
Maurice Hamm (FONV)
Dick Eerland (FONV)
Tette Hofstra (FONV)
Janneke Bos (FONV) voorzitter en verslag

Afwezig: Jaap Baalbergen (FONV/BBZ)
Thedo Fruithof (FONV/EMH)
Hendrik Boland (FONV/EMH)
Hans Kelderman (Scouting Nederland)
Peter van Eijnsbergen (Scouting Nederland)
Martin de Boer (FONV)
Simon de Waard (FONV)
Maarten Velthoen (EBA)
Eric Blaauw (LWO)
Dick Sluyter (KNMC)

Deze vergadering is naar aanleiding van het voorstel van wet van de Binnenvaartwet. De betrokken bovenstaande organisaties hebben allemaal dezelfde soorten schepen, namelijk pleziervaartuigen groter dan 20 meter en sleep- en duwbotten die voor de pleziervaart worden gebruikt. Om te voorkomen dat er 4 verschillende vergaderingen worden gehouden en om op korte termijn snel actie richting overheid te kunnen nemen, is er voor gekozen om een gezamenlijke vergadering te houden.

Dick Eerland heeft zijn functies binnen de LVBHB en de FONV opgegeven. Dit is zijn laatste vergadering. Hij is nog bezig om een geschikte opvolger te vinden. Tot die tijd is hij nog zijdelings bij het geheel betrokken. Wederzijdse bedankjes zijn uitgewisseld.

Pieter de Vries is niet langer de belangbehartiger bij het Watersportverbond (voorheen KNWV). Dat is jammer omdat hij wel goed was ingevoerd in de materie en de betrokken organisaties, zowel aan de pleziervaartkant als aan de overheidkant. Er is nog geen vervanger.

Besloten is om in verband met de gezamenlijke belangen zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken. Er kan wel van diverse zijden contact worden opgenomen in 'Den Haag' teneinde goed gehoord te worden.

Uiteindelijk heeft de vergadering overeenstemming bereikt over het volgende:

- de vergadering vindt het jammer dat de grote pleziervaart niet is betrokken bij het ontwikkelingsproces van de Binnenvaartwet. Men hoopt daar in de toekomst wel bij betrokken te worden. Dit zal bekend worden gemaakt bij de overheid
- de grens van 35 m naar 40 m op te trekken. Dit om de spitsen e.d. ook onder het beperkt groot vaarbewijs te kunnen laten vallen. De meeste beroepsvaart in deze categorie is reeds voorzien van een groot vaarbewijs en heeft derhalve geen probleem. Deze categorie beroepsvaartschepen zal in de nabije toekomst steeds meer uit de beroepsvaart zullen verdwijnen en of naar de sloop zullen gaan of naar de particuliere markt. Teneinde het mogelijk te maken voor de pleziervaart om ook daadwerkelijk met deze schepen te kunnen blijven varen is het van groot belang om de grens omhoog te brengen. De vaartijdeis voor het

groot vaarbewijs (4x 180 vaardagen) is voor pleziervaart onmogelijk om te halen, het beperkt groot vaarbewijs is wel haalbaar

- het ontbreken van de definities voor met name de sleepboot en de lengte. De vergadering stelt voor om de definitie van sleepboot uit het nieuwe Binnenvaartpolitiereglement te gebruiken: sleepboot: een schip dat een groot schip sleept. Dit heeft de volgende consequenties:
 - een sleepboot die daadwerkelijk een schip langer dan 20 m sleept moet voorzien zijn van een groot vaarbewijs en een geldig certificaat van onderzoek
 - een als sleepboot gebouwd schip dat als pleziervaartuig gebruikt wordt en geen schepen langer dan 20 m sleept kan afhankelijk van de lengte met een klein vaarbewijs (tussen 15 en 25 m), een beperkt groot vaarbewijs (tussen 25 en 35 m), een groot vaarbewijs (groter dan 35 m) of geen vaarbewijs (korter dan 15 m) toe. Dit geeft grote voordelen voor de pleziervaart. Nu moet de pleziervaart altijd (ongeacht de lengte) voorzien zijn van een klein vaarbewijs (ook onder de 15 m)
 - een als sleepboot gebouwd schip dat als pleziervaartuig gebruikt wordt en geen schepen langer dan 20 m sleept kan afhankelijk van de lengte zonder Certificaat van Onderzoek (korter dan 20 m) of met Certificaat van Onderzoek (groter dan 20 m) varen. Dit houdt in dat de vrijstellingsregeling voor het Certificaat van Onderzoek voor sleepboten, die nu bestaat voor sleepboten die als pleziervaartuig worden gebruikt, kan vervallen
 - een als sleepboot gebouwd schip dat als pleziervaartuig gebruikt wordt en een schip korter dan 20 m sleept dat zonder meer kan doen omdat het niet als bedrijfsmatig vervoer gezien wordt. Het slepen van een klein schip is nu voor een sleepboot voorzien van een vrijstelling voor het Certificaat van Onderzoek niet toegestaan (ook een bijboot niet), hetgeen onredelijk is. De sleepregeling zoals die nu bestaat voor Scouting Nederland is dan eveneens niet meer nodig
- de vergadering is niet tegen een Certificaat van Onderzoek voor schepen langer dan 20 m. Wel moeten de eisen die aan pleziervaartuigen gesteld worden redelijk en uitvoerbaar zijn. Tevens is het niet de bedoeling dat het historische karakter wordt aangetast. Er bestaat nu voor schepen van Scouting Nederland een lijst met technische eisen. Daarnaast bestaat er de lijst van eisen uit hoofdstuk 21 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Deze beide lijsten worden naast elkaar gezet en gekeken naar de uitvoerbaarheid. Veiligheid blijft voorop staan
- indien een schip voldoet aan de eisen uit het ROSR en dus een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) heeft mag geheel Europa bevaren. Indien een schip voldoet aan landelijke eisen (die minder zijn dan het ROSR) mag het schip alleen in Nederland varen. De voorkeur gaat uit naar een CvO waarbij geheel Europa kan worden bevaren. Wellicht is er iets mogelijk om aangepaste eisen (die wel uitvoerbaar zijn en het historische karakter niet aantasten) internationaal erkend te krijgen middels een Memorandum of Understanding (MoU)
- indien een schip een geldig CvO moet hebben, moet ze tevens een geldige meetbrief hebben. Het verplichte scheepsnummer wordt niet als een probleem ervaren
- er bestaat momenteel de regeling alleen vaart. Deze was eerst tijdelijk met een einddatum maar schijnt omgezet te zijn in een definitieve regeling. Een schip mag door 1 persoon bevaren worden (onder de 55m) indien het aan een aantal aanvullende technische eisen voldoet, hetgeen op het CvO wordt aangetekend. Dit betreft o.a. een boegschroef. Deze regeling is ook wellicht voor pleziervaart mogelijk
- 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 gebruikt gemaakt worden van een ander die wel medisch geschikt is maar niet beschikt over een geldige medische verklaring. Dit beperkt de mogelijkheden van de pleziervaart waarbij op het laatste moment een tocht niet door kan gaan. De vergadering wil graag een uitzondering voor de pleziervaart
- de verplichte geldige medische verklaring kan gekoppeld worden aan een dienstboekje (voorwaarde voor verkrijging). Door gebruik te maken van een dienstboekje en een vaartijdenboek zonder dat men daartoe verplicht is, kan het bemanningslid wel op een legale manier officiële vaartijd opdoen teneinde uiteindelijk een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs te kunnen behalen
- dezelfde theorie-eisen voor het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs wordt als te zwaar voor de doelgroep ervaren. Om hierop in te spelen en een aanvaardbaar alternatief te

hebben is het CWO groot motorschip bedacht. Deze is momenteel bijna klaar en wordt spoedig ter goedkeuring bij de Technische Commissie van de CWO voorgelegd. De vergadering steunt het CWO groot motorschip

- het is van belang dat er een overgangsmaatregel komt voor personen die voorzien zijn van het diploma M3 van Scouting Nederland teneinde in aanmerking te komen voor een beperkt groot vaarbewijs. Tevens is het van belang om te bekijken welke diploma's nog meer hiervoor in aanmerking komen zoals Zeevaartdiploma's. Hierbij moet worden gekeken naar de nu reeds bestaande vrijstellingen voor het klein vaarbewijs en het groot vaarbewijs

Besloten wordt om op een nader vast te stellen moment nogmaals gezamenlijk bij elkaar te komen. Tussentijds houden we elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen. Janneke Bos is coördinator in het geheel.

Overzicht van knelpunten, oplossingen en achtergronden

Knelpunten	Oplossing	Waarom
Grote pleziervaart niet betrokken bij het ontwikkelingsproces van de Binnenvaartwet	Grote pleziervaart bij de ontwikkeling betrekken	Belangen van de grote pleziervaart zo goed mogelijk te behartigen en de vaart met deze schepen mogelijk te houden
Grens van 35 m	Grens van 35 naar 40 m optrekken	Beroepsvaart in deze groep heeft groot vaarbewijs en dus geen probleem Deze groep schepen gaat steeds meer naar de particulieren (pleziervaart) Groot vaarbewijs is niet haalbaar ivm vaartijd, beperkt groot vaarbewijs wel
Ontbreken definitie sleepboot en lengte	Definities in wet vastleggen	Duidelijkheid
Definitie sleepboot	Definitie uit BPR gebruiken: schip dat een groot schip sleept	Beroepsvaart blijft hetzelfde Duidelijkheid Pleziervaart kan toe zonder vaarbewijs, klein vaarbewijs of groot vaarbewijs afh. van lengte. Minder zwaar diploma en praktisch Onder de 20 m geen CvO nodig Vrijstellingsregeling CvO sleepboten in pleziervaart kan vervallen Sleepregeling Scouting kan vervallen Slepen van kleine schepen levert geen problemen op ivm vaarbewijs of CvO
Zware eisen CvO pleziervaart (H21 ROSR)	Aangepaste eisen	Haalbaar, uitvoerbaar en veilig Historisch karakter blijft behouden Minder hoge kosten
Verplichte geldige medische verklaring voor bemanningleden	Geen verplichting voor pleziervaart	Pleziervaart blijft mogelijk
Dezelfde theorie-eisen voor het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs	Aangepaste eisen voor beperkt groot vaarbewijs (erkenning CWO groot motorschip)	Haalbaar voor pleziervaart Pleziervaart is niet gebaat bij kennis van laden en lossen etc.
Aantallen pleziervaart zoals genoemd in de memorie van toelichting kloppen niet	Onze aantallen overnemen	Geeft realistischer beeld Grotere personele en financiële impact op pleziervaart dan door overheid ingeschat

CvO Certificaat van Onderzoek
 ROSR Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn