

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

Pleziervaartuigen langer dan 20 meter moeten na de invoering van de 'Europese richtlijn voor de binnenvaart' en de 'Binnenvaartwet' voldoen aan technische eisen.

Hieronder volgt een overzicht van inventarisatie van problemen die voor de volgende groepen pleziervaartuigen mogelijk kunnen zijn:

- voormalige bedrijfsvaartuigen (binnenvaart, zeevaart, visserij, marine)
- voormalige sleep- en duwboten
- als pleziervaartuig gebouwde schepen voor de invoering van de Europese richtlijn pleziervaartuigen

In deze beschouwing wordt de groep pleziervaartuigen gebouwd na de invoering van de Europese richtlijn pleziervaartuigen buiten beschouwing gelaten.

In de Europese richtlijn voor de binnenvaart is een pleziervaartuig een schip niet zijnde een passagiersschip bedoeld voor sport of recreatie. Indien pleziervaartuigen volledig aan de eisen van hoofdstuk 21 van de Europese richtlijn voor de binnenvaart voldoen, en een geldig 'Certificaat van Onderzoek' hebben, mogen zij door geheel Europa varen inclusief de Rijn. Indien Nederlandse pleziervaartuigen niet geheel aan hoofdstuk 21 van de Europese richtlijn voldoen mogen zij uitsluitend in Nederland varen, eventueel in een beperkt vaargebied.

De volgende inventarisatie is gebaseerd op:

- de tekst van de Europese richtlijn voor de binnenvaart
- de tekst van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 2006 (ROSR)
- de vergelijking tussen de Europese richtlijn voor de binnenvaart en de ROSR eisen voor pleziervaartuigen (geschreven door Janneke Bos)
- vergaderingen met technische afgevaardigden van diverse organisaties

Deze inventarisatie heeft tot doel:

- andere pleziervaartuigen c.q. behoudsorganisaties de mogelijkheid te geven om hun eigen problematiek te inventariseren
- verwerken van persoonlijke reacties van leden en anderen
- internationale behoudsorganisaties op een lijn te krijgen qua problematiek (EMH). Nederland heeft de grootste historische vloot van Europa
- een handvat te hebben bij overleg met nationale en internationale overheden

Hierbij zijn de uitgangspunten:

- veilig
- behoud van het historische karakter en het nautisch varend erfgoed
- haalbaar en uitvoerbaar voor bestaande pleziervaartuigen

De tekstuele inhoud van de Europese richtlijn voor de binnenvaart en het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn is niet in deze beschrijving opgenomen. Hiervoor verwijst ik naar de hier boven genoemde teksten.

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

Art. EURB	Art. ROSR	Probleem	Wat is probleem	Argumenten
3.01	3.01	Nee		
3.02 1a	3.02 1a	Nee		
3.02 2	3.02 2	Ja	Bestaande pleziervaartuigen gebouwd van hout, aluminium, polyester, andere kunststoffen en beton	Een verklaring van een erkend classificatiebureau is een onredelijk zware belasting voor bestaande schepen
3.03 1a	3.03 1a	Ja	Niet alle bestaande schepen zijn voorzien van een aanvaringsschot	Grote ingreep en aantasting van het varend erfgoed
3.03 6	3.03 6	Ja	Vele schepen voldoen niet	Moet wel goed zijn, schepen aanpassen
3.04 1	3.04 1	Ja	Oude machinekamers. Zonder risico is noodzakelijk, er zijn diverse oplossingen mogelijk. Diverse risico's: heet, draaiende delen, etc.	Het woord 'gemakkelijk' (easily) is niet handig voor historische schepen. De term 'zonder gevaar' liever vervangen door zonder risico. Een stoker van een stoomboot is zich terdege bewust van de hete delen.
5.01	5.01	Ja	Sleepschepen en schepen met een opduwer	Schepen met een opduwer als 1 geheel beschouwen (schip met eigen voortstuwning) Welke eisen worden er gesteld aan oude sleepschepen?
5.02 1	5.02 1	Ja	Bestaande schepen varen reeds lang op de water rond	Alleen voor nieuwbouw Per vaargebied andere eisen?
5.02 2	5.02 2	Ja	Welke andere wijzen?	Overleg met Commissie van Deskundigen noodzakelijk
5.03 1	5.03 1	Ja	Proefvaarttrajecten op diverse vaargebieden moeten voldoende verdeeld zijn over NL zodanig dat: * schepen niet onredelijk lang moeten varen om er te komen * schepen niet over voor hun gevaarlijk gebied moeten om op het proefvaarttraject te komen	Veiligheid en haalbaarheid
5.03 2	5.03 2	Nee		
5.03 3	5.03 3	Nee		
5.04	5.04	Nee		
5.05 1	5.05 1	Nee		
5.05 2	5.05 2	Nee		

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

5.06 1	5.06 1	Ja	Snelheid van min. 13 km/uur is niet voor alle schepen mogelijk Indien een duwboot een uitzondering is, waarom onze schepen dan niet?	Behoud nautisch varend erfgoed
5.06 2	5.06 2	Nee		
5.06 3	-	Nee	(Pleziervaartuigen die sneller kunnen dan 40 km per uur)	
5.07 1	5.07 1	Ja	Is gerelateerd aan de kwaliteiten van de schipper en minder aan de scheepseigenschappen Lastig voor schepen met een 'lamme arm' (schroef aan de zijkant van het schip)	Beperken van het vaargebied Afstoppen is ook mogelijk door op een lijn of een anker af te stoppen Houdt oudere vaartechnieken ook in stand... (nautisch erfgoed)
5.07 2	5.07 2	Ja	Is gerelateerd aan de kwaliteiten van de schipper en minder aan de scheepseigenschappen Lastig voor schepen met een 'lamme arm' (schroef aan de zijkant van het schip)	Beperken van het vaargebied
5.07 3	5.07 3	Nee		
5.08	5.08	Ja	Achteruitvaren is niet voor alle historische schepen even makkelijk	Varen met krabbend anker o.i.d. (behoud oudere vaartechnieken)
5.09	5.09	Ja	Dit hangt van de snelheid en het roer af. Tevens afhankelijk van de kwaliteit van de schipper.	
5.10	5.10	Nee	(Keren is mogelijk met behulp van anker en/of zijzwaard)	
6.01 1	6.01 1	Nee		
6.08	6.08	Nee		
7.01 1	7.01 1	Nee		
7.01 2	7.01 2	Ja	Veel oudere schepen voldoen niet aan deze eis i.v.m. oudere motoren, bouw van de stuurhut/stuurstelling etc.	Behoud van nautisch varend erfgoed
7.02 1	7.02 1	Nee		
7.02 2	7.02 2	Ja	Doordat voormalige bedrijfsvaartuigen geen lading meer vervoeren is de diepgang achter een stuk groter dan de diepgang voor, dit compenseren	Een 'dode hoek' van maximaal 2 scheepslengten (pleziervaartuigen zijn korter dan 125 m) is onredelijk bezwarend. Op te lossen door camera's,

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

			middels diepgang vermeerdering levert extra brandstofverbruik op...	spiegels e.d.
7.02 3	7.02 3	Ja	Oude stuurhutten voldoen niet aan de eisen m.b.t. de ramen Voor de stuurhut, stuurstelling wil nog wel eens een schoorsteen o.i.d. zitten (bijv. sleepboten)	Behoud van nautisch varend erfgoed, mits veilig
7.02 4	-	Ja	Oude stuurhutten voldoen niet aan deze eisen	Behoud van nautisch varend erfgoed
7.02 5	7.02 4	Nee		
7.02 6	7.02 5	Ja	Oude stuurhutten voldoen niet aan deze eisen	Behoud van nautisch varend erfgoed
7.03 1	7.03 1	Nee		
7.03 2	7.03 2	Ja	Niet alle meters hebben eigen verlichting.	Externe verlichting toegestaan?
7.04 1	7.04 1	Ja	Niet alle schepen voldoen hieraan. Met name oude stoomboten hebben een telegraaf of spreekbuis met de machinekamer. De machinist is constant bij de motor en bedient de motor.	Behoud van nautisch varend erfgoed, toestaan mits er een ervaren machinist constant bij de motor is.
7.05 2	7.05 2	Nee		
7.13	7.13	Nee	(Meeste schepen worden met minimaal 2 personen gevaren)	Afhankelijk van vaargebied?
8.01 1	8.01 1	Nee		
8.01 2	8.01 2	Ja	Hoe is de keuring geregeld? We krijgen nu regelmatig te horen dat het niet gedaan wordt voor pleziervaart...	Moet mogelijkheid voor zijn
8.02 1	8.02 1	Nee		
8.02 2	8.02 2	Nee		
8.03 1	8.03 1	Ja	Op snelle wijze... is relatief Gloeikopmotoren, stoomschepen, omkeerbare motoren	Behoud van nautisch varend erfgoed
8.03 3	8.03 3	Nee		
8.04 1	8.04 1	Nee		
8.04 2	8.04 2	Ja	Veel schepen voldoen niet	Moet opgelost kunnen worden
8.04 3	8.04 3	Nee		
8.04 3	8.04 3	Nee		
8.05 1	8.05 1	Ja	Kunststof tanks	
8.05 2	8.05 2	Nee		
8.05 3	8.05 3	Ja	Aantal schepen voldoen niet	

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

			Tanks verplaatsen	
8.05 4	8.05 4	Nee		
8.05 5	8.05 5	Nee		
8.05 6	8.05 6	Ja	De aansluitkoppeling zoals hier genoemd is ons inziens alleen indien rode diesel getankt wordt in grote hoeveelheden. Een voldoende ontluichtingsleiding van 125% is dan noodzakelijk. Indien witte diesel getankt wordt, is dit met een vulpistool en dus een onredelijke eis. Hier wordt met name over diesel (gasolie) gedacht. Aan boord bevinden zich ook wel motoren op benzine zoals hoofdmotoren, deklieren, starten van de hoofdmotor, generator etc.	De aansluitkoppeling is alleen voor grote tanks voor rode diesel zinnig
8.05 7	8.05 7	Nee		
8.05 8	8.05 8	Nee		
8.05 9	8.05 9	Nee		
8.05 10	8.05 10	Nee		
8.05 13	8.05 13	Nee	(boegschroeven?)	
8.08 1	8.06 1	Nee		
8.08 2	8.06 2	Nee		
8.08 5	8.06 5	Nee		
8.08 7	8.06 7	Nee		
8.08 10	8.06 10	Ja	Vaste lensinstallaties is een te zware eis	Losse lenspompen gebruiken
8.09 1	8.07 1	Ja	Het afvoeren van bilgewater is een probleem. Het bilge-boekje wordt niet aan pleziervaartuigen afgegeven en bilgeboten nemen het niet aan.	Problematiek afvoer van bilgewater voor grote pleziervaartuigen oplossen
8.10 1	8.08 1	Ja	Oudere motoren	Behoud van nautisch varend erfgoed
8.10 2	8.08 2	Ja	Oudere motoren	Behoud van nautisch varend erfgoed
8.10 3	8.08 3	Nee	(generatoren moeten zo min mogelijk geluid maken)	
9.01 1	9.01 1	Ja	Onvoldoende gespecificeerd Alle huidige systemen aan boord voldoen hier niet aan.	Zo veilig en simpel mogelijk Geen classificatie noodzaak Onnodig indien huidige installatie veilig is

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

10.01 2	10.01 2	Ja	Niet alle schepen voldoen hieraan	Afhankelijk van vaargebied
10.01 3	10.01 3	Nee		
10.01 5	10.01 5	Nee		
10.01 6	10.01 6	Nee		
10.01 7	10.01 7	Ja	Gietijzeren ankers komen nog veel voor	Behoud van nautisch varend erfgoed, eventueel ankers namaken in staal
10.01 8	10.01 8	Nee	(oplassen of hakken)	
10.01 9	10.01 9	Nee		
10.01 10	10.01 10	Ja	40 Meter ketting is voor de meeste schepen te lang, onrealistisch	Korter toestaan
10.01 11	10.01 11	Ja	Oude kettingen, testen is lastig	Afmetingen moeten voldoende zijn
10.01 12	10.01 12	Nee		
10.01 13	10.01 13	Nee		
10.01 14	10.01 14	Nee		
10.02 1a	10.02 1a	Nee		
10.02 1b	10.02 1b	Nee		
10.02 1c	10.02 1c	Nee		
10.02 2a	10.02 2a	Nee		
10.02 2e	10.02 2e	Nee		
10.02 2f	10.02 2f	Nee		
10.02 2g	10.02 2g	Nee		
10.02 2h	10.02 2h	Nee		
10.03 1a	10.03 1a	Nee		
10.03 1b	10.03 1b	Nee		
10.03 1d	10.03 1d	Nee		
10.03 2	10.03 2	Nee		
10.03 3	10.03 3	Nee		
10.03 4	10.03 4	Nee		
10.03 5	10.03 5	Nee		
10.03 6	-	Nee		
10.03a	-	Ja	Zeer uitgebreide eisen	Losse brandblussers i.p.v. vast blussysteem
10.03b	-	Ja	Zeer uitgebreide eisen	Losse brandblussers i.p.v. vast blussysteem
10.05 1	10.05 1	Ja	3 Reddingboeien voor de meeste pleziervaartuigen overdreven	Onder de 40 m scheeps lengte zou 2 reddingboeien voldoende moeten zijn
10.05 2	10.05 2	Ja	Vaste reddingvesten zijn voor volwassenen niet toegestaan? Hier staat regelmatig aan boord, dus niet voor iedere opvarende?	
10.05 3	10.05 3	Ja	Fabrikant bepaalt dus keuringstermijn, voor de	

Technische problemen historische pleziervaartuigen langer dan 20 meter

			een is dat ieder jaar, voor de andere iedere 5 jaar	
13.01 1	13.01 1	Nee		
13.01 2	13.01 2	Nee		
13.01 3	13.01 3	Nee		
13.01 4	13.01 4	Nee		
13.01 5	13.01 5	Nee		
13.02 1	13.02 1	Ja	Dus geen alcohol, spiritus	
13.02 2	13.02 2	Nee		
13.02 3	13.02 3	Nee		
13.03 1	13.03 1	Nee		
13.03 2	13.03 2	Nee		
13.04 1	13.04 1	Nee		
13.04 2	13.04 2	Nee		
13.04 3	13.04 3	Nee		
13.04 4	13.04 4	Nee		
13.04 5	13.04 5	Nee		
13.05	13.05	Nee		
13.06	13.06	Nee		
13.07 1	13.07 1	Ja	Hout, turf, kolen	Behoud van nautisch varend erfgoed
13.07 2	13.07 2	Ja	Praktisch niet haalbaar bij hout, turf, kolen	Behoud van nautisch varend erfgoed, stoker bij stoomketels
13.07 3	13.07 3	Nee		
H14	H14	Ja	De eisen komen niet overeen met de HISWA gaskeuring voor pleziervaartuigen Oude gloeikopmotoren worden opgewarmd met gasbranders	HISWA keuring ook toestaan Indien HISWA keuring niet is toegestaan, welke bedrijven mogen dit dan uitvoeren? Gas voor gebruik bij gloeikopmotoren toestaan, behoud van nautisch varend erfgoed

Actiepuntenlijst:

Art. 3.03 1, Tette Hofstra: sleepboten inventariseren m.b.t. aanvaringsschot.

Art. 5.01, Janneke Bos: wie is de Commissie van Deskundigen, wat zijn de bevoegdheden, richtlijnen etc.

Algemeen:

Tette Hofstra onderneemt actie binnen eigen veld

Luc Naudts stuurt het naar alle commandanten van het Zeekadetkorps Nederland

John Licher stuurt het naar alle keurmeesters van wachtschepen