

Leusden, 17 mei 2006

Geachte leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,

Recent is het wetsvoorstel houdende bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op binnenwateren (Binnenvaartwet) (30 523) aangeboden aan de Tweede Kamer. Een aantal organisaties op het gebied van pleziervaart maakt zich grote zorgen over de implicaties van deze wet.

De schatting is dat in Nederland ruim 1800 binnenvaartschepen groter dan 20 meter gebruikt worden voor de pleziervaart. Daarnaast maakt de pleziervaart gebruik van sleep- en duwboten. Het gaat hierbij onder andere om oude schepen die om historische redenen in de vaart gehouden worden, schepen die gebruikt worden door jeugdverenigingen zoals Scouting Nederland en de Zeekadetten en binnenvaartschepen die door particulieren als recreatievaartuig worden gebruikt.

De suggesties voor verbetering van de wet en knelpunten welke onderstaande organisaties voorzien, hebben onder andere betrekking op het opnemen van de grens van 35 m voor het groot vaarbewijs, het ontbreken van een definitie voor sleepboot, de verplichte medische verklaring voor een tweede bemanningslid, het certificaat van onderzoek en de daarmee samenhangende eisen en de eisen voor de vaarbewijzen.

De organisaties die opkomen voor de belangen van gebruikers van deze schepen voor de pleziervaart zijn helaas niet betrokken bij de voorliggende wetswijziging. Hierdoor is onder andere de in de memorie van toelichting weergegeven schatting van het aantal grote pleziervaartuigen veel lager dan de werkelijkheid. De toename van lasten is dus groter dan voorgesteld.

In de bijlage treft u een overzicht aan van de suggesties en zorgen van onderstaande organisaties en mogelijke oplossingsrichtingen. Voor een eventuele toelichting kunt u contact opnemen met mw. J. Bos, Pres. Kennedylaan 207, Rijswijk, 070-3943349 // 06-53996716

We hopen dat u bij het indienen van schriftelijke bijdragen en de behandeling van de wet aandacht wil vragen voor onze bezwaren.

Met vriendelijke groet,
Mede namens Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen, Zeekadetkorps Nederland,
Schuttevaer, KNMC, EBA, LWO, Nationaal Platform voor Waterrecreatie,
Watersportverbond.

Ir. S.F. Boersma
Beleidsmedewerker Scouting Nederland

Bijlage:

Suggesties en knelpunten ter verbetering van het *Wetsvoorstel houdende bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op binnenwateren (Binnenvaartwet) (30 523)* en de uitvoering van de wet.

- **Betrokkenheid:** Het wordt betreurd dat de grote pleziervaart niet is betrokken bij het ontwikkelingsproces van de Binnenvaartwet. De diverse organisaties hopen dat in de toekomst overleg plaats kan vinden over de verdere invulling van de wet met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de betrokken instanties.
- **Lengtes:** 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 (4x 180 vaardagen). Voorgesteld wordt de grens voor grotere schepen op te trekken van 35 m naar 40 m. Hierdoor komen een aantal door de pleziervaart veel gebruikte schepen (zoals spitsen) onder het beperkt groot vaarbewijs te vallen. De meeste beroepsvaart in de categorie boven de 35 m is reeds voorzien van een groot vaarbewijs en heeft derhalve geen probleem. De beroepsvaartschepen tussen de 35 en 40 m zullen in de nabije toekomst steeds meer uit de beroepsvaart verdwijnen en naar de sloop of de particuliere markt gaan. Om 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.
- **Theorie eisen vaarbewijzen:** Voorgesteld wordt 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 als te zwaar voor de doelgroep ervaren. Het *CWO groot motorschip* is momenteel bijna klaar en wordt spoedig ter goedkeuring bij de Technische Commissie van de CWO voorgelegd. De diverse organisaties stemmen in met de eisen van het *CWO groot motorschip*.
- **Overgangsregeling:** Het is van belang dat er een overgangsmaatregel komt voor personen die voorzien zijn van bijvoorbeeld 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.
- **Sleepboot:** In het wetsvoorstel ontbreekt een definitie voor met name de sleepboot en de lengte. Voorgesteld wordt 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 welke 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
- **Certificaat van Onderzoek:** De instelling van een Certificaat van Onderzoek voor schepen langer dan 20 m wordt als positief ervaren. Wel is er zorg voor 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. Op dit moment keurt Scouting Nederland op eigen initiatief haar grote schepen, met instemming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Voorgesteld wordt aansluiting te zoeken bij deze eisen en 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 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)
- **Meetbrief:** Er bestaat onduidelijkheid over de relatie tussen een geldig CvO en een geldige meetbrief.
- **Medische verklaring:** De verplichte geldige medische verklaring voor bemanningsleden wordt als onnodig en belemmerend ervaren. Indien het vaste bemanningslid niet kan en een vervanger gezocht moet worden, kan niet zomaar gebruikt gemaakt worden van iemand die wel over de juiste kennis beschikt, maar niet over een geldige medische verklaring. Dit beperkt de mogelijkheden van de pleziervaart waarbij op het laatste moment een tocht niet door kan gaan. Graag zien we een uitzondering voor de pleziervaart.
- **Vaartijden:** Op dit moment is het aantonen van vaartijden voor het behalen van een beperkt groot vaarbewijs of een groot vaarbewijs voor de recreatieve sector een lastig punt. De verplichte geldige medische verklaring voor de schipper, kan gekoppeld worden aan een dienstboekje, welke onderdeel is van het beperkt groot vaarbewijs. Door gebruik te maken van een dienstboekje en een vaartijdenboek zonder dat men daartoe verplicht is, kan het bemanningslid op een legale manier officiële vaartijden opdoen.
- **Regeling alleen vaart:** Voor de beroepsvaart bestaat momenteel de regeling alleenvaart. Hierin staat dat een schip onder de 55 m door één persoon bevaren kan worden als het aan een aantal aanvullende technische eisen voldoet. Dit wordt ook op het CvO wordt aangetekend. Bezien moet worden of deze regeling ook voor pleziervaart mogelijk is.

- **Analyse van het aantal schepen**

	20 tot 25 m	25 tot 30 m	30 tot 35 m	35 tot 40 m	groter dan 40 m	totaal
Geschat aantal pleziervaartuigen	950	430	198	155	95	1828

Samenvatting

Knelpunten	Oplossing	Reden
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 lengte	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