

Bijgaande tekst gaat in op de gevolgen van de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet per 1 juli 2009 voor certificaten voor schepen in de pleziervaart.

Bijgaande tekst is ook te vinden op de website van Expertisebureau Bos (c) 2006-2008:  
<http://www.xs4all.nl/~bosq>

Op 30 december 2008 is de Europese richtlijn 2006/87/EG van kracht geworden in geheel Europa behalve in Nederland. In Nederland wordt de Europese richtlijn 2006/87/EG per 1 juli 2009 van kracht. De Nederlandse uitwerking van de Europese richtlijn vindt plaats middels de Binnenvaartwet. De Binnenvaartwet vervangt per 1 juli 2009 de Binnenschepenwet. In de Binnenvaartwet staat dat schepen op de binnenwateren voorzien moeten zijn van een geldig certificaat van onderzoek en dat het schip niet gebruikt mag worden op een andere manier dan in het certificaat vermeld staat.

Welke schepen moeten op de Europese binnenwateren aan technische eisen voldoen?

Op de Europese binnenwateren (dus ook op de Nederlandse binnenwateren) moeten vanaf 30 december 2008 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:

- alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m<sup>3</sup> bedraagt (dus ook korter dan 20 m)
- alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
- alle passagiersschepen (vervoer van meer dan 12 passagiers)
- drijvende inrichtingen

Dit betekent dat pleziervaartuigen van 20 meter lengte of meer aan technische eisen moeten gaan voldoen. Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter geldt dit alleen als het product van de lengte, de breedte en de diepgang groter is dan 100 m<sup>3</sup>. Als diepgang wordt bij pleziervaartuigen de diepgang van de romp zonder aanhangsels zoals de kiel, loefbijter, schroefraam etc. aangenomen.

#### **Woonschepen en woonarken**

Binnenschepen met een permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen (*Binnenvaartbesluit* art. 7 lid g), zijn niet vereist een certificaat van onderzoek te hebben ook al zijn ze langer dan 20 m. Dit betekent dat woonarken, kantoorpontons etc. die niet voorzien zijn van een eigen voortstuwing, geen certificaat van onderzoek hoeven te hebben. Zodra ze wel voorzien zijn van een eigen voortstuwing en ze zelfstandig kunnen varen moeten ze wel voorzien worden van een certificaat van onderzoek! Zelfs als dat alleen maar van en naar de werf is. Als het in de bedoeling ligt om een niet zelfstandig varend schip uiteindelijk weer zelfstandig varend te maken (bijv. door de restauratie), dan zal het schip wel aan een certificaat van onderzoek moeten.

#### **Sleep-, duw- en sleepduwboten**

Sleep-, duw- en sleepduwboten worden in de Europese richtlijn en in de *Binnenvaartwet* genoemd als schepen die een certificaat van onderzoek moeten hebben ongeacht hun lengte. Sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m<sup>3</sup>, moeten een "Verklaring namens de Minister van Verkeer en Waterstaat" bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) te Rotterdam aanvragen. Op grond van deze verklaring behoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen. Tevens kan op basis van deze verklaring worden volstaan met een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs of geen vaarbewijs afhankelijk van de scheepslengte (zie het infoblad over de vaarbewijzen).

Schepen met een dergelijke verklaring mogen een bijboot slepen, aldus IVW. Wanneer men meer dan 1 schip korter dan 20 meter niet bedrijfsmatig wil slepen, dan adviseert IVW om een certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen aan te vragen om discussies met handhavers te voorkomen. Pleziervaartuigen mogen namelijk andere kleine schepen (< 20 m) slepen. Wil men schepen langer dan 20 meter slepen, dan moet men een certificaat van onderzoek voor sleep- en duwboten hebben en voldoen aan hoofdstuk 16 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG (bovendien moet de schipper dan een groot vaarbewijs hebben).

### **Aan welke eisen moet een schip op de binnenwateren voldoen?**

De eisen waaraan het schip moet voldoen bepaalt de eigenaar van het schip zelf, namelijk door aan te geven hoe hij het schip gebruikt. De technische eisen waaraan het schip moet voldoen staan in bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG. De eigenaar kan kiezen uit de volgende scheepstypen:

- Vrachtvaart (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 3 t/m 14)
- Passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15)
- Zeilende passagiersschepen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 15a)
- Sleep- en duwboten die schepen langer dan 20 m willen slepen, duwen of langszij mee nemen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 16)
- Drijvende werktuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 17)
- Schepen bestemd voor bouwwerkzaamheden (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 18)
- Pleziervaartuigen (deze schepen moeten voldoen aan de technische eisen vermeld in hoofdstuk 21)

In de bijlage II van de Europese richtlijn staan ook nog enkele "lege" hoofdstukken, die op 30 december 2008 nog niet zullen zijn ingevuld. Hoofdstuk 19, historische schepen, is daar één van.

Het komt er dus op neer dat hoe het schip door de eigenaar gebruikt wordt, uiteindelijk bepaalt aan welke eisen het schip moet voldoen. Bij de handhaving van de wetgeving zal dus eerst moeten worden vastgesteld hoe het schip wordt gebruikt en pas daarna kan worden gekeken of aan de eisen voor dat gebruik wordt voldaan. Afhankelijk van de keuze van de eigenaar moet het schip aan weinig technische eisen voldoen (zoals bijv. pleziervaartuigen) of aan veel technische eisen (zoals bijv. passagiersschepen).

### **Gebruikte definities**

Voor een goed begrip is het noodzakelijk om de volgende definities uit de Europese richtlijn op te sommen:

- "binnenschip": een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
- "sleepboot": een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;
- "duwboot": een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel;
- "passagiersschip": een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- "zeilend passagiersschip": een passagiersschip dat is gebouwd en ingericht om ook door middel van zeilen te worden voortbewogen;
- "pleziervaartuig": een schip, niet zijnde een passagiersschip, dat is bestemd voor sportieve en recreatieve doeleinden;
- "lengte (L)": de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;
- "breedte (B)": de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);
- "diepgang (T)": de verticale afstand van het laagste punt van de scheepsromp aan de onderkant van de bodembeplating of van de kiel tot het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in m;

Voor de goede orde worden meevarende leden van een vereniging of stichting (zoals Scouting, Zeekadetkorps, studentenverenigingen etc.) niet als betalende passagiers gezien en vallen deze schepen onder de categorie: pleziervaartuig.

### **Aan welke eisen moeten pleziervaartuigen voldoen?**

Nieuwe pleziervaartuigen met een lengte tussen de 2,5 en 24 meter moeten sinds 1998 voldoen aan de eisen van de *Wet Pleziervaartuigen*. Voor de keuringen voor de *Wet Pleziervaartuigen* heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat daartoe aangewezen:

- Dutch Certification Institute (DCI)
- European Certification Bureau Nederland (ECB).

De *Wet Pleziervaartuigen* is niet van toepassing op reeds bestaande pleziervaartuigen met een bouwjaar voor 1998. Pleziervaartuigen van 20 meter of langer of waarvan het product lengte x breedte x diepgang > 100 m<sup>3</sup>, dienen na de invoering van de Binnenvaartwet een certificaat van onderzoek te hebben. Als diepgang wordt voor pleziervaartuigen de diepgang zonder uitsteeksels genomen (kiel, e.d.). Hierdoor komt maar een kleine groep schepen onder de 20 m onder de certificaatplicht. Ze moeten vanaf die datum aan de technische eisen voldoen zoals die zijn geformuleerd in hoofdstuk 21 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG. De eisen die in hoofdstuk 21 voor pleziervaartuigen vermeld staan, bevatten eisen die:

- voor alle schepen verplicht zijn (bijv. het schip moet blijven drijven)
- alleen verplicht zijn als het aan boord is (bijv. een gasinstallatie)
- genoemd worden in hoofdstuk 24 van de richtlijn

Dit zijn zeer minimale eisen, ieder ander type schip moet aan meer technische eisen voldoen dan een pleziervaartuig.

Bij pleziervaartuigen worden eisen gesteld aan:

- de scheepsromp
- de machinekamer
- de manoeuvreereigenschappen
- de stuurinrichting
- het stuurhuis (vrij zicht, controle-instrumenten etc.)
- (hoofd)motoren, (stoom)ketels
- de uitlaatgassenleidingen
- het brandstofsysteem
- het smeeroliesysteem
- de lensinrichting
- het geluid dat door schepen wordt voortgebracht
- de elektrische installatie
- de uitrusting (anker, trossen, marifoon, e.d.)
- de blusmiddelen
- de reddingmiddelen (reddingvesten, reddingboeien)
- de verwarming-, kook- en koelinstallaties
- de gasinstallatie

Nogmaals: voor alle eisen geldt, dat het schip daaraan moet voldoen, tenzij het niet aanwezig is en niet noodzakelijk is voor het veilig en verantwoord varen zoals bijv. de gasinstallatie (omdat er bijv. elektrisch gekookt wordt). Aan een aantal eisen kan gemakkelijk worden voldaan door dit simpelweg aan boord te plaatsen zoals reddingmiddelen, blusmiddelen e.d.

Uitgangspunt voor de overheid blijft: veilig en verantwoord varen. Niet alleen voor de opvarenden van het schip (uw familie) maar ook voor de omgeving (andere schepen, milieu e.d.)

### **Moet een schip worden aangepast?**

Schepen die nu al aan technische eisen voldoen en daarvoor een certificaat hebben, behoeven niets te doen. Het Rijn-, Communautair of Nationaal certificaat blijft gewoon geldig tot de op het certificaat vermelde geldigheidsdatum.

Bestaande schepen die nu nieuw onder de richtlijn komen (zoals de pleziervaartuigen en de passagiersschepen) vallen onder het overgangsartikel 8 van de Europese richtlijn. Volgens dit artikel mag het bevoegd gezag een certificaat van onderzoek afgeven als het schip niet geheel aan de eisen

voldoet, mits er geen klaarblijkelijk gevaar is. Het certificaat wordt dan vergezeld met een bijlage waarin is aangegeven aan welke eisen het schip niet voldoet. Afhankelijk van welke eis het schip niet voldoet kan een beperking worden opgelegd (bijv. aan het vaargebied). Voor bestaande pleziervaartuigen betekent dit een certificaat met nauwelijks eisen.

In hoofdstuk 24 staan de overgangsbepalingen voor alle typen schepen waarin genoemd staat of aan deze eis voldaan moet zijn bij Nieuwbouw, Verbouw of Ombouw (NVO) of bij de eerstvolgende afgifte of verlenging van het certificaat. NVO betekent in hoofdstuk 24: het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren. Worden bestaande delen vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging "V" volgens deze overgangsbepalingen.

Voorbeelden van deze overgangsbepalingen die dus nog niet op pleziervaartuigen van toepassing zijn, zijn:

- de plaats van het waterdichte schot
- de gasdichtheid van de machinekamer
- de minimum snelheid
- de dagtank
- de geluidsgrens

Het niet voldoen aan de eisen die genoemd worden in hoofdstuk 24 van de Europese richtlijn, levert geen klaarblijkelijk gevaar op.

Er is met name sprake van klaarblijkelijk gevaar in de zin van artikel 8 van de Europese richtlijn, wanneer de voorschriften in verband met de structurele eigenschappen van het vaartuig, de vaar- of manoeuvre-eigenschappen of de bijzondere kenmerken overeenkomstig bijlage II in het geding zijn. Nogmaals: wanneer op grond van bijlage II ontheffingen worden verleend (hoofdstuk 24) mogen deze niet worden aangemerkt als tekortkomingen die een klaarblijkelijk gevaar vormen.

Als een eigenaar een certificaat van onderzoek aanvraagt en het bevoegd gezag is van mening dat een eis waaraan het schip niet voldoet, onder klaarblijkelijk gevaar valt, kan er geen certificaat van onderzoek worden afgegeven!

Of u als eigenaar dus uw schip moet aanpassen, hangt er vanaf hoe veilig uw schip is. Heeft u een veilig schip dan hoeft u weinig te doen. Is het schip niet veilig, dan is er werk aan de winkel! Uw omgeving zal daar blij mee zijn.

### **De keuring van grote pleziervaartuigen**

Voordat een certificaat van onderzoek kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:

- een algemene technische en veiligheidskeuring
- een vlakkeuring (tenzij er een recent deugdelijk vlakrapport is)
- een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvre-eigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
- een keuring van de gasinstallatie (tenzij er een deugdelijk keuringsrapport is)

Deze keuring wordt niet langer door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgevoerd maar is uitbesteed aan:

- Register Holland te Enkhuizen ([www.register-holland.nl](http://www.register-holland.nl))
- EFM Expertise te Meppel ([www.efm.nl](http://www.efm.nl))
- Experts aangesloten bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) te Rotterdam ([www.nbkb.nl](http://www.nbkb.nl))

Door het uitbesteden aan particuliere bedrijven, is het mogelijk dat voor de kosten van een keuring verschillende prijzen gerekend worden. Shoppen kan de moeite lonen!

Neem contact op met bovenstaande bedrijven voor de prijzen en de voorwaarden.

De kosten voor de afgifte van het certificaat van onderzoek wordt wettelijk vastgelegd (2009: € 88,-). Het certificaat van onderzoek wordt afgegeven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat te Rotterdam ([www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)). Na 2010 wordt de certificaat afgifte ook overgedragen aan de keuringsbureaus.

Voor Scouting schepen kan men een keuring aanvragen bij Register Holland ([www.register-holland.nl](http://www.register-holland.nl)) tegen reiskostenvergoeding. Hiervoor is een speciale deal gemaakt zodat de andere kosten niet in rekening gebracht worden.

### **Wanneer moet ik een certificaat van onderzoek voor een pleziervaartuig aanvragen?**

De Europese richtlijn 2006/87/EG worden op 30 december 2008 van kracht. De invoering van de Binnenvaartwet is uitgesteld tot later in 2009, waarschijnlijk pas 1 juli 2009. Vanaf het moment van inwerkingtreding kunnen eigenaren een certificaat van onderzoek (CvO) aanvragen op basis van de nieuwe wetgeving. Vraag dus geen CvO aan voor de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet.

Voor schepen die voor het eerst een certificaat van onderzoek aan moeten vragen, bestaat er een overgangperiode van 10 jaar. Voor 30 december 2018 moet de eigenaar dus een certificaat van onderzoek aanvragen om in aanmerking te komen als bestaand schip. Dit is Europees vastgesteld en niet afhankelijk van de latere invoering van de Binnenvaartwet in Nederland. Wanneer het schip over de Nederlandse grens gaat (bijv. naar Duitsland of België) wordt sterk aanbevolen om reeds eerder in het bezit te zijn van een geldig certificaat.

Wanneer het schip in Nederland blijft, heeft de eigenaar 10 jaar de tijd. Let wel! De kosten voor de keuring en de afgifte van het certificaat kunnen wijzigen en de ervaring leert dat het nooit goedkoper wordt. Wanneer een eigenaar van een pleziervaartuig voor het eerst een certificaat van onderzoek na 30 december 2018 aanvraagt, moet aan alle eisen van hoofdstuk 21 voldaan worden. De overgangsbepaling van artikel 8 geldt dan niet meer!

### **Hoe lang is het certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen geldig?**

Een certificaat van onderzoek dat voor een pleziervaartuig is afgegeven is 10 jaar geldig. Daarna moet het schip herkeurd worden. Bij grote tussentijdse verbouwingen kan het nodig zijn om een herkeuring aan te vragen (bijv. bij verlenging van het schip). Neem bij grote verbouwingen contact op met een van de aangewezen keuringsinstantie voor advies.

### **Waar mag een pleziervaartuig met certificaat van onderzoek varen?**

Als een pleziervaartuig een certificaat van onderzoek (CvO) op basis van de Europese richtlijn 2006/87/EG krijgt en aan alle eisen voldoet dan mag dit schip op praktisch alle binnenwateren van Europa varen inclusief de Rijn. Het certificaat van onderzoek dat wordt afgegeven door IVW wordt door andere EU-overheden erkend. Als er een CvO wordt afgegeven op basis van artikel 8 (overgangsregeling) met een bijlage met (delen van) artikelen waar het schip niet aan voldoet, kunnen er beperkingen in het vaargebied worden vastgelegd. Varen op de Rijn (bovenstrooms Spijkse Veer) is dan in ieder geval uitgezonderd.

### **Aanvragen bij IVW**

Nadat een pleziervaartuig gekeurd is (door IVW of een erkend bureau) kan men een certificaat van onderzoek aanvragen op basis van de *Binnenvaartwet* voor Zone 2, 3 en 4 in Europa en als men aan alle keuringseisen voldoet tevens voor de zone R (rijn).

Een verklaring namens de Minister voor kleine sleep- en duwboten kan per brief aangevraagd worden waarbij de eigenaar verklaart dat het schip als pleziervaartuig gebruikt wordt, men geen schepen langer dan 20 meter wil gaan slepen en niet onder de verplichting van het certificaat van onderzoek valt (bewijs meeleveren).

### **Meer informatie**

- Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling: [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl)
- Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG: <http://eur-lex.europa.eu/nl/legis/index.htm>
- Inspectie Verkeer en Waterstaat: [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl)

Tekst: Janneke Bos

Ondanks dat Scouting Nederland probeert de infobladen zo up-to-date mogelijk te houden, kan het voorkomen dat er inmiddels nieuwe regelgeving is afgekondigd. De tekst van de geldende wet- en regelgeving is bepalend. Aan deze informatie kunnen geen rechten worden ontleend.