

Korps landelijke politiediensten
Dienst Waterpolitie
Bureau managementondersteuning
Postbus 867
3300 AW Dordrecht
tel. 078-6482160

Aan DGG Andries van Dijk
DGG Hans Meintjes

i.a.a. ZHP Jan Huitema
IVWDV Carla Dellaert
BVOM Herbert van Laar

Van Geert Flobbe

in overleg met : Carla Dellaert en Herbert van Laar

Datum 31-07-03
Onderwerp : commentaar ontwerp Binnenvaartwet

nr.BVW.007c

Beste Andries,

Op jouw verzoek hebben Herbert, Carla en ondergetekende nogmaals het ontwerp BVW versie 11-07-03 KN85 bekeken. Hier volgt ons commentaar.

Sommige punten hebben wij al eerder onder de aandacht gebracht. Omdat ze niet gehonoreerd blijken te zijn en wij ze erg belangrijk achten worden ze opnieuw opgevoerd.

Ik adviseer overigens ons vorige commentaar er nog eens naast te leggen. Andere niet gehonoreerde punten die wij toen zijdelings hebben opgemerkt, maar nu niet herhalen omdat ze voor de handhaafbaarheid van ondergeschikt belang zijn, kunnen misschien meer impact hebben dan destijds werd ingeschat.

Art.1.1. Een definitie van het begrip "arbeid" ontbreekt nog steeds. De huidige in art. 1 lid 1i BSW voldoet (en is ruimer dan die in de Arbowet 1998).

Art.1.1.lid 1c/f. jo. art.1.3. Deze constructie loopt niet goed "rond". De BVW is van toepassing op schepen op de binnenwateren in Nederland, d.w.z. binnengaats de aangewezen lijn. Echter een binnenschip dat aantoonbaar ook op *buitenlandse* binnenwateren wordt gebruikt (dat geldt voor de meeste) is geen binnenschip in de zin van de BVW, want het is niet uitsluitend bestemd voor de vaart op de binnenwateren "die in Nederland zijn gelegen"! Suggestie: binnenschip = schip dat niet is bestemd noch mede bestemd voor de vaart zeewaarts van de in art.1.1. lid 1 onder c bedoelde lijn.

Art.1.1. lid 1e De definitie van schip is limitatief. Een drijvende inrichting, zoals een restaurant, parkeergarage of hotelschip, vallen nu niet onder de wet. Zie ook bij art.1.3.

Wij kunnen ons voorstellen dat regels op gebied van (lek)stabiliteit en brandveiligheid ook op dergelijke inrichtingen gewenst zijn, net zoals ze onlangs voor andere drijvende inrichtingen (bunkerstations) van kracht zijn geworden.

Art.1.1. lid 1p/v moeten elkaar uitsluiten maar doen dat niet. Bij de handhaving kan zo onzekerheid ontstaan. Een schipper kan een gecertificeerd schip op allerlei manieren ongewenst gebruiken onder de noemer "pleziervaart". De handhaver moet bewijzen dat zulks dan niet het geval is. Zie ook ons vorig commentaar.

Vergelijk art.1.01 punt 23 ROSR waaruit blijkt dat met een passagiersschip nooit pleziervaart bedreven kan worden.

Art.1.1. lid 1x. Afd. 1 t/m 4 van Titel 2 hfdst.1 8BW stond hier eerst in de opsomming en nu niet meer. Is dat bewust weggelaten ?

Art.1.1. lid 2. In de wet is een aantal malen sprake van het begrip "eigenaar". In de versie 01-03-03 werd dat (te ruim) gedefinieerd. Dat is bijgesteld. Echter zo ontstaat er binnen de BVW een ander begrip eigenaar dan in civielrechtelijke zin. Het is daarom duidelijker en beter de term "exploitant" (art. 1.01aa BPR) in de BVW over te nemen; de eigenaar maakt daarvan deel uit.

Art. 1.3. Als dit uitputtend bedoeld is missen de regels t.a.v. bunkerstations (art. 1.1 lid 1q) rechtsgrond. Bunkerstations zijn geen schepen (maar drijvende inrichtingen in de zin van RPR/BPR) en zijn daarom voor de BSW met schepen gelijk gesteld (art. 1 lid 3 BSW). Zie ook bij art. 1.1. lid 1e en ons eerder commentaar.

Art. 2.1. lid 4. Onder de huidige WVB moet een veerboot zijn voorzien van een rijnsvaartverklaring. Volgens deze uitzondering zou dat nu niet meer hoeven ?

Art. 2.5. De controleerbaarheid van de **ladingdocumenten** ontbreekt.

Vanwege het zwaarwegend belang voor de handhaving herhaal ik hier ons eerder commentaar:

Door de PtW en IVW-DV wordt bij een standaard-controle naar ladingdocumenten gevraagd.

Als afvalstoffen worden vervoerd doet de PtW en IVW-DV dat in haar hoedanigheid als toezichthouder voor de EVOA - Wet Milieubeheer.

Als er aanleiding is om aan te nemen dat gevaarlijke stoffen worden vervoerd doet de PtW dat als een vorm van opsporen in een voorfase, hetgeen conform jurisprudentie HR voor economische delicten is toegestaan. De IVW-DV doet dat in haar hoedanigheid als toezichthouder.

In de overige gevallen vormt de Wet ter uitvoering van EEG verordening nr.11 (Stb.1963, 344) jo.

WED de basis om in een voorfase op te sporen. Deze wet kent echter uitzonderingen qua ladingsoort (kolen en staal) en traject (binnen een EEG-staat < 100km en tussen staten < 30 km).

Deze uitzonderingen in die wet zijn niet wenselijk.

Dit alles is een te versnipperde en te zwakke basis om in het algemeen op ladingdocumenten te controleren.

De overheid is gebaat bij controle op ladingstromen :

- kunnen sturen op deze gegevens (economie, infrastructuur)
- veiligheid bij vervoer (stoffen gevaarlijk voor mens en milieu)
- veiligheid t.a.v. calamiteiten (correcte naleving meldplicht)
- opsporen criminele vervoersstromen (gestolen waren, verboden in-uitvoer)
- traceren waar ladingresten ontstaan c.q. illegaal verdwijnen (toekomstige handhaving scheepsafvalverdrag).
- voor controle op de juiste naleving van de verplichte CBS-melding (die thans uit art.57 WVB voortvloeit) is inzage in de ladingdocumenten noodzakelijk.

De controle op ladingdocumenten verdient dan ook een plaats in de nieuwe BVW, b.v. in hoofdstuk 2 Toegang tot de markt.

De Wet ter uitvoering van EEG verordening nr.11 kan dan mogelijk worden ingetrokken en de uitzondering daarin zouden niet moeten worden overgenomen in de BVW.

Tegenwoordig worden ladingdocumenten steeds vaker elektronisch opgesteld en verstuurd. Er is dan geen papieren versie meer bij het vervoer aanwezig. Op zich is daar niets op tegen mits de handhaver kan "meekijken". Thans gebeurt dit al in een pilot "document-arm-varen". Om die ontwikkeling niet te frustreren zou in de BVW tevens een vrijstellings-/ontheftingsmogelijkheid geboden moeten worden, zodat onder voorwaarden (gegevens elektronisch beschikbaar voor handhaving) het ladingdocument niet aan boord behoeft te zijn.

Hoofdstuk 3.

Het huidige art.3 lid 2 BSW is niet overgenomen.

Vanwege het zwaarwegend belang voor de veiligheid en het niet kunnen handhaven van voor de hand liggende inrichtings- en uitrustings-eisen herhaal ik hier onze mening in ons eerder commentaar:

Art. 3.1.1. technische eisen kleine schepen.

In de toelichting staat dat art. 3 lid 2 BSW niet wordt overgenomen. Ik acht dit qua veiligheids-handhaving een grote stap in de verkeerde richting. Zie ons vorig commentaar.

Volgens Vaarplan 2001-2005 mag het de komende jaren niet minder veilig worden. In de sector recreatievaart valt op het punt veiligheid te scoren ! Daarvoor is wel goed (handhavings)gereedschap nodig.

Zie bijgaand rapport (BSW-3-2.003) dat de COVW-werkgroep hierover heeft opgesteld.

De politie te water tilt zwaar aan dit punt !

Door bedoelde regels in te voeren zal de handhavingsdruk niet toenemen; de politie te water controleert veel schepen van deze doelgroep nu al op andere items of voorlichtend op bedoelde items. Voor het OM zal er een toename van aangebrachte zaken zijn. Te verwachten valt dat door handhaving de situatie zal verbeteren en het aantal p.v.'s weer zal afnemen.

Voor de branche betekent dit de verplichting een aantal (voor de hand liggende) veiligheids-items op orde te brengen; dus financiële consequenties.

Sommige van de technische eisen, die hfdst.8 BPR thans aan snelle motorboten stelt, vallen buiten de scope van art.3 SVW ! Ze horen thuis in de BSW / BVW; dus om deze juridisch-technische reden is opname van bedoeld artikel al noodzakelijk !

Bedoeld rapport BSW-3-2.003) wordt niet opnieuw meegestuurd. Wij zijn graag bereid e.e.a. nog eens mondeling toe te lichten.

Art.3.1.1. gaat over schepen en art.3.1.2 over binnenschepen. Dat is niet consequent; vermoedelijk wordt in art.3.1.2. ook "schepen" bedoeld. De uitzondering voor zeeschepen in art.3.1.4b is zoals het er nu staat overbodig !

Art.3.1.4. onder a. De "vreemde" tweedeling in huidig art.4 lid 1a BSW (waar ik uit destilleer dat een passagiersschip op het Hollandsch Diep (weliswaar zone 2, maar verbinding tussen Rijn-Waal-Lek en België) aan een CvO-ROSR voldoende heeft), is hier gelukkig verdwenen. Waak er voor dat dit er niet alsnog in sluipt.

Art.3.1.10. Naleving hiervan (in casu van het hele BSB) is opgedragen aan de eigenaar + gezagvoerder. Naleving van art.3.1.11 (speciale voorwaarden) is slechts opgedragen aan de eigenaar. Waarom hier niet ook de gezagvoerder vermeld ? De eigenaar heeft een gezagvoerder in dienst om ook op die zaken te letten.

Art.3.2.2. Waarom wordt de uitzondering van buitenlandse schepen hier niet geschrapt ? Ook deze zullen moeten voldoen aan het minimum pakket aan technische eisen (Min. regeling (S/J 30.571/88 Stcrt. 1988, 96) die hoognodig moet worden geactualiseerd). De Regeling is vooral nodig voor niet-gecertificeerde schepen.

Art. 3.2.2. lid 2. Zie ons eerder commentaar naar aanleiding waarvan art. 3.5.3 lid 3 geschrapt is. Dit lid 2 van 3.2.2. kan dus ook nog weg ?

Art.3.3.1. Voor de handhaving is het een handicap als voor buitenlandse schepen de meetbrief niet verplicht gesteld wordt (NB art.2.03 RPR verlangt voor alle vrachtschepen, ongeacht de nationaliteit, een meetbrief).

Art.3.4.1 lid 4a. Uit oogpunt van consequent zijn (vaarbewijsplicht, CvO-plicht) zouden ook hier (bemanningsvoorschrift) de reddingsboten als uitzondering geschrapt moeten worden. Ze vallen dan automatisch onder de open norm van art.14 lid 1 VTB / art.3.4.3 BVW ("voldoende bemand met het oog op de veiligheid").

Uit art.3.4.1. lid 4e blijkt dat een zeeschip dat niet conform het (STCW?)verdrag bemand is volledig onder de bemanningsparagraaf binnenvaart valt.

Prima; zo is het thans ook onder art.29 en 30 VTB / 20.02 ROSR.

Ik herhaal het pleidooi om in verband hiermee de **ZVBW aan te passen**. Art.2 lid 2 ZVBW kan n.l. worden uitgelegd in die zin dat op Nederlandse zeeschepen op Nederlandse binnenwateren de ZVBW-bemanning aan boord moet zijn. Hans Meintjes wil daarom zelfs art.20.02 ROSR en 29/30 VTB bijstellen. Dat is een beweging o.i. de verkeerde kant uit, omdat buitenlandse zeeschepen niet onder de ZVBW vallen zodat rechtsongelijkheid ontstaat en omdat veel Nederlandse zeeschepen permanent op Nederlandse binnenwateren gebruikt worden, hetgeen met toepassing van art.2 lid 2 ZVBW een onnodig zware bemanningseis betekent. Bovendien stelt de M.v.T. ZVBW (pag.9) dat art.2 lid 2 bedoeld is voor een Nederlands zeeschip op een binnenwater *in het buitenland* (en zo legde Rob de Bruijn van V&W dit en plein public ook uit tijdens een voorlichtingsbijeenkomst 13-03-02 te R'dam).

Art.3.4.3. (en huidig art.14 lid 1 VTB) laat zich moeilijk lezen. Sommigen zien hier een absolute uitzondering in. M.a.w. op die restgroep-schepen valt zit per definitie voldoende bemanning ("dat staat er toch immers ?"). Er kan niet worden opgetreden tegen excessen.

Ik weet dat dit een norm is die kan worden overtreden en zo is opgeschreven conform de aanwijzingen voor regelgeving.

Ter wille van de leesbaarheid pleit ik voor afwijking van die ar en neer te schrijven :
"De minimumbemanning vanmoet voldoende zijn....." i.p.v. "is voldoende".

3.5.1. Art. 16 BSW regelde de vbw-plicht en uit art.18 BSW bleek dan welk vaarbewijs vereist was. De BSW is gewijzigd en op dit punt verbeterd : art.16 lid 1 somt de groot vbw-plicht op en lid 2 de klein vbw-plicht.

De BVW stelt de materie weer terug naar de onduidelijke constructie, die voor OM-vervolgning en tenlasteleggingen een kleine "ramp" betekent. Een speedbootbestuurder zonder vaarbewijs is in overtreding wegens het niet hebben van een groot vbw omdat hij het kleine vbw niet heeft.

Art. 3.5.1 BVW is een zoekplaatje geworden.

De opbouw van de vbw-plicht moet duidelijker (positieve opsomming ipv uitzondering op de hoofdregel. Onderstaande suggestie is van Herbert.

Artikel 3.5.1 lid 1 VOORSTEL NIEUWE REDACTIE (zie ook 3.5.19)

Lid 1

Aan de gezagvoerder van een varend schip, dat behoort tot de in lid 2 genoemde categorieën, dient door onze Minister een vaarbewijs te zijn afgegeven voor het varen op de binnenwateren.

Lid 2

De navolgende categorieën van schepen worden onderscheiden:

- a. Een schip met een lengte van ten minste 20 meter
- b. een binnenschip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;
- c. een veerpont die een snelheid van 30 kilometer of meer per uur ten opzichte van het water kan bereiken;
- d. een sleepboot, duwboot of sleep-duwboot die worden gebruikt om één of meer schepen te slepen, te duwen of langs zijde vastgemaakt mee te voeren en waarbij de totale lengte van het meegevoerde schip of van de gezamenlijk meegevoerde schepen minimaal 20 meter bedraagt,

dan wel het product van de in meters gemeten lengte, breedte en diepgang van de meegevoerde schepen ten minste 100 bedraagt;

- e. een pleziervaartuig met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter.
- f. een schip met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 20 meter, dat niet behoort tot de categorieën b, c of d.
- g. een schip met een lengte van minder dan 15 meter, dat door middel van zijn eigen mechanische voortstuwingsmiddelen zelfstandig kan varen en een snelheid van meer dan 20 kilometer per uur ten opzichte van het water kan bereiken en dat niet behoort tot de categorieën b, c of d.
- h. een sleepboot, duwboot of sleep-duwboot met een lengte van minder dan 15 meter die een of meer schepen, waarvan de afmetingen kleiner zijn dan die genoemd bij categorie d, sleept, duwt of langs zijde vastgemaakt meevoert.

Lid 3

- a. Een groot vaarbewijs is geldig voor het varen met alle schepen:
- b. Een beperkt groot vaarbewijs is geldig voor het varen met een schip met een lengte van minder dan 35 meter en dat niet behoort tot de categorieën b t/m d.
- c. Een klein vaarbewijs is geldig voor het varen met een schip behorende tot de categorieën e, f, g, en h.
- d. Geen vaarbewijs is nodig voor het varen met een schip dat niet behoort tot één van de genoemde categorieën.

Lid 4

Het vaarbewijs is geldig op rivieren, kanalen en meren of op alle binnenwateren.

Lid 5

Onder rivieren, kanalen en meren wordt verstaan alle binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer en het Markermeer.

Lid 6

Ten aanzien van veerponten die niet vallen onder het tweede lid, onderdeel b en c, worden bij regeling van Onze Minister onder meer met betrekking tot de grootte van de veerponten, de aard van het vaarwater, het aantal te vervoeren personen buiten de bemanningsleden en de manoeuvreerbaarheid nadere voorschriften gegeven.

Lid 7

Dit artikel is tevens van toepassing op schepen die zich op de Rijn, de Lek of de Waal bevinden, voor zover deze toepassing verenigbaar is met bij of krachtens de Herziene Rijnvaartakte gegeven regelen.

Lid 8

Voor de toepassing van het vijfde lid wordt onder rivieren, kanalen en meren verstaan de binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, het IJsselmeer en het Markermeer.

Opm: Volgens toezegging van de wetgever was voor het IJmeer Vaarbewijs I voldoende. Ook de COVW en de Commissie Water OM zijn die mening toegedaan. Documentatie en argumentatie is ruimschoots voorhanden bij Geert en mij. Gezien de interpretatie van de begrippen zijn de uitzonderingen niet nodig. De Gouwe is nu eenmaal geen Markermeer etc. Wellicht is een plek in de toelichting nog gewenst?

Art.3.5.1. lid 4. De Kamerstukken-BSW staan bol van een geargumenteerde vbw-plicht voor bootjes vanaf 7 a 8 meter lengte. Dat is toen nog niet ingevoerd omdat dat een te grote overgang zou zijn vanuit de toen geldende situatie : helemaal niets verplicht.

Ik zou graag de argumenten van DGG horen om bij deze gelegenheid weer niet over te gaan tot (gefaseerd) omlaag brengen van de bootlengte i.r.m. de vaarbewijsplicht. Dit onderwerp komt regelmatig ter sprake als het gaat om de interactie tussen beroeps- en recreatievaart.

Idem v.w.b. verplichte omruil van oude vaarbewijzen die nog tientallen jaren in omloop blijven.

Of kan dat laatste geregeld worden o.g.v. art. 3.5.18 ?

Zie ook ons eerste commentaar.

Art.3.5.1. lid 8. Schrap hier het IJmeer.

Zonder in herhaling te willen vallen (ik heb er uitgebreide achtergrondinformatie over opgestuurd en Herbert tipt het hierboven ook al aan) is vbw-II voor het IJmeer aantoonbaar niet noodzakelijk en is bij herstel van de BSW (n.a.v. een vrijspraak op het Markermeer) door DGG toegezegd dat in de BVW het IJmeer niet zou worden meegenomen met de vbw-II-plicht.

Ondanks het noemen van deze wateren in de wet zijn de grenzen nog niet overal duidelijk. V.w.b. de interpretatie Oosterschelde is ooit met een (mijn) natte vinger een lijn op de kaart getrokken (Stavenisse-Ouwerkerk) dwars door het vaarwater Keeten.

Suggestie: verwijs in de BVW slechts naar een regeling die opsomt voor welke wateren vbw-II verplicht is. In zo'n regeling kunnen de wateren dan veel preciezer worden opgesomd. Het IJmeer zal daar dan niet bij horen en voor het Keeten kan de lijn officieel worden vastgelegd.

Art.3.5.9. lid 1 en 4. Staat hier nu dat het ooit verstrekte vbw eenmalig wordt vernieuwd (op 50 jarige leeftijd) en daarna onbeperkt geldig blijft, mits in combinatie met geldige keuringspapieren ? Dat gaat dan veel verder dan de huidige regeling (instructie aan KOFs om 65-plussers niet jaarlijks een nieuw document te verstrekken).

Voor de handhaving (herkenbaarheid a.d.h. van foto) is een verfrissing van het vbw om de tien jaar noodzakelijk (analoog aan rijbewijs); dus ook (en vooral) de jongeren.

Hoofdstuk 4.

Hier hebben wij door tijdgebrek niet opnieuw naar kunnen kijken.

Zien ons vorig commentaar.

Art.5.4. Niet alleen het vbw maar ook het alternatief, b.v. Rijnpatent, buitenlands (erkend) vaarbewijs, moet kunnen worden ingevorderd.

Art.5.5 en 5.8. Als documenten elektronisch getoond mogen worden, houdt dat impliciet in dat ze elektronisch aanwezig mogen zijn. Art. 5.5 staat dat (nog) niet toe.

Art.5.10 onderdeel b : het woordje "lid" is weg gelaten

Tot slot de kwestie "economisch delict of niet" (gelet op de impact van de Akte van Mannheim). Wij hebben in een vorig commentaar slechts als reminder de visie van de wetgever VTW (zie MvT) aangetipt, n.l. dat op de wateren tussen Rijn-Waal-Lek en open zee/België de nationale overheid geen zwaardere regels/sancties mag stellen dan op de Rijn-Waal-Lek.

Je kunt je afvragen of dat geen overtrokken opvatting is, want tot heden wordt voor het ontbreken van een vaarbewijs aldaar de BSW inclusief de strafsanctie gehanteerd en hangt een overtreding van het ADN (= NB politievoorschrift o.g.v. Akte) daar aan de WVGs gesanctioneerd in de WED.

Wij pleiten er daarom voor alle overtredingen van de BVW als economisch delict strafbaar te stellen.

met vriendelijke groeten,
Geert Flobbe