

**Korps landelijke politiediensten**

Dienst Waterpolitie
Bureau managementondersteuning
Postbus

867
3300 AW Dordrecht
tel. 078-6482160

Aan DGG Hans Meintjes
DGG Andries van Dijk

i.a.a. ZHP Jan Huitema
IVWDV Carla Dellaert

Van Geert Flobbe

in overleg met : BVOM Herbert van Laar

Datum 27-05-03
Onderwerp : commentaar ontwerp Binnenvaartwet

nr.BVW.006

Beste Hans,

Hierbij mijn commentaar op het ontwerp-BVW versie KN/03-85 16-05-03.

Op Andries verzoek heb ik extra gekeken naar hfdst.3 afd. 2 en art. 3.5.5.

Tevens heb ik erop gelet of ons gezamenlijk commentaar van 19-03-03 resultaten heeft opgeleverd.

Ik heb afgestemd met Herbert van Laar. Hij zal uit oogpunt van belangen die bij het OM spelen (zoals het eenvoudig kunnen opmaken van tenlasteleggingen) nog apart reageren, maar inhoudelijk zijn wij het over onderstaande eens.

Ik lees niets over ons voorstel de SVW te integreren. Dit is kennelijk een brug te ver. Heb ik begrip voor. Maar waak er wel voor dat de definities in de BVW zoveel mogelijk aansluiten bij die in de SVW.

B.v. : op grond van het BPR moet een snelle motorboot (daar < 20m; > 20 km/u) zijn geregistreerd. Op grond van de BSW (t.z.t. de BVW) moet de schipper van een snelle motorboot (< 15 m) zijn voorzien van een vaarbewijs. Het mag niet zo zijn dat er een tussencategorie ontstaat waarop niet beide bepalingen van toepassing zijn. T.a.v. dit voorbeeld is die ongewenste situatie net niet ontstaan (de schipper van de "BPR-speedboot" tussen 15-20m, moet ingevolge de BVW toch ook een klein vaarbewijs bezitten) maar het gevaar is groot dat zoiets onbedoeld wel tevoorschijn komt.

Zo is een motorschip ingevolge BPR iets anders dan ingevolge art.3.4.1 lid 3 BVW (hetzelfde verschil is er tussen RPR en ROSR). Dit is ongewenst want kan begripsverwarring veroorzaken. Zie ons vorige commentaar bij 3.4.2.

Suggestie voor dit laatste : laat BVW en ROSR aansluiten bij BPR en RPR en benoem de in de bemanningstabellen bedoelde categorie als "vrachtschip".

Zie ook ons eerder commentaar t.a.v. de veerpont (art.1.1 lid 1n).

Verder is discussie mogelijk over de status van drijvend werktuig (= schip BPR/RPR; maar ook schip voor de BVW ? Er zijn n.l. baggermolens etc. die nooit worden verplaatst; varen dus niet) en over de drijvende inrichting (= geen schip BPR/RPR en wordt in de BVW niet genoemd m.u.v. het bunkerstation). Zie eerder commentaar bij 1.1.e.

Ladingdocumenten. Zie eerder commentaar.

Is dit nog in overweging of al afgewezen ? Wij hebben er voor de handhaving wel belang bij en die belangen worden in de toekomst alleen maar groter.

In aansluiting op ons vorig commentaar vul ik de argumenten nog aan met de verplichte CBS-melding die thans uit art.57 WVB voortvloeit. Als de naleving van die meldplicht moet worden gecontroleerd is inzage in ladingdocumenten noodzakelijk.

Art. 1.1. lid 1f/g. Ons commentaar t.a.v. zeeschip is gehonoreerd.

Nu rijst nog een andere vraag.

Een z.g. "binnen-buiten-schip" is volgens de definitie nooit een binnenschip (gelet op het woord "uitsluitend"); ergo valt bij de vaart op de binnenwateren altijd onder de noemer zeeschip.

Dat betekent dat ze o.g.v. art. 3.1.2 BVW geen CvO hoeven; zo bezien is art. 3.1.4 onder b een onnodige uitzondering. Maar welke bescheiden moet een zeeschip dan wel? Zie ook art.3.1.13 lid 2. Als art. 3.1.2. BVW zich zou richten tot schepen (net als art. 3 BSW) is dit probleem misschien opgelost ?

Op loodsplichtwateren vallen zeeschepen buiten de bemanningsparagraaf; op Nederlandse geldt de ZVBW. Op buitenlandse zeeschepen is de ZVBW n.v.t.

Op loodsplichtwateren hoeft de schipper van een zeeschip geen vaarbewijs; zie commentaar bij art. 3.5.3 lid 2b.

Ik kan de verdere consequenties niet zo snel overzien.

Art. 1.1 lid 1p/v. Ondanks een strakker begrip van bedrijfsmatig vervoer vrees ik dat deze begrippen nog steeds onvoldoende elkaar uitsluiten. Onder de noemer van vrijetijdsbesteding kan er van alles plaats vinden met een schip dat normaliter bedrijfsmatig gebruikt wordt. Zie ons vorig commentaar.

Suggestie : sluit in de definitie "pleziervaartuig" hiervan uit elk schip dat is voorzien of moet zijn voorzien van een certificaat van onderzoek (art.3.1.2), of van een dit certificaat vervangend document (art. 3.14 onder a, b, c, f).

Art. 1.1.v. In de verwijzing naar BW ontbreekt art.120 BW8.

Art. 1.1 x. De gezagvoerder voert het gezag over schepen en niet slechts over binnenschepen.

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

Art. 2.1 lid 3. Hier en elders wordt gesproken over het produkt 100. Het is duidelijker om hier te zetten 100 m3.

Art. 2.2. Zie ons eerder commentaar dat ik nog aanvul met de opmerking dat een schip dat te boekgesteld moet zijn maar dat feitelijk niet is (is aparte overtreding) niet onder de verplichting van dit artikel valt. En zoals in ons eerder commentaar aangegeven is het aantonen van die teboekstellingsplicht in sommige gevallen erg moeilijk.

Dus herhaal ik ons pleidooi voor de beter meetbare maat van > 20m / > 100 m3.

Art. 3.1.1. toelichting 6^e regel tekstueel.

De CvO-plicht is niet voor pleziervaartuigen > 15m maar voor schepen > 15m (en in werking slechts voor schepen van het Rijk).

Art. 3.1.1.c. Uit de bijgestelde toelichting blijkt dat een oplossing is gecreëerd voor als recreatievaartuig in gebruik zijnde authentieke slepertjes. Zet daar dan voor de duidelijkheid nog wel bij "mits deze niet slepen of duwen".

Deze oplossing helpt Scouting niet verder, want die moeten juist wel kunnen slepen en hebben daar thans een (oneigenlijke) ontheffing voor.

Dus is er toch behoefte aan een ontheffingsmogelijkheid voor de CvO-plicht ? Zie ons vorig commentaar bij art. 3.1.15.

Verder gaat deze oplossing wel ten koste van de handhaafbaarheid van de CvO-plicht voor professionele sleep-/duwboten (kunnen losvarend hier niet op gecontroleerd worden).

Maar gelet op het probleem dat hiermee netjes opgelost wordt is het dat offer wel waard.

Art. 3.1.1e. Zie opm. bij art. 1.3.

Art. 3.1.1.f. Zie ons vorig commentaar dat niet gehonoreerd is.

Het is in de praktijk regelmatig een probleem dat men op een pontje max. 12 p. toelaat om onder de regels uit te komen. Feitelijk is de pont dan ingericht/bestemd voor > 12p.

Art. 3.1.1f. toelichting. De regels voor veerponten komen toch niet in plaats van die thans gelden voor passagiersschepen ? Ze staan er m.i. gewoon naast (een verbijzondering).

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 !

Art. 3.1.2 / 3.1.4b zie opm. bij art. 1 lid 1f/g.

Art. 3.1.4 f. tekstueel : woorden "van voorzien" omdraaien

Art. 3.1.4. Het in ons vorig commentaar gesignaleerde handhavingsgat in art. 4 BSW is niet gedicht. Aan de uitzondering CvO-ROSR (het grootste deel van de vloot) c.q. CvD-zeeschip c.q. CvO-buitenland dient de voorwaarde te worden gekoppeld "mits het schip voldoet aan de technische eisen die aan dat certificaat ten grondslag liggen."

De politie te water loopt al jaren tegen dit handhavingsgat aan.

Uit actiepunt 45 in Vaarplan 2001-2005 volgt m.i. logischerwijs dit BSW-handhavingknelpunt in de BVW op te lossen.

Art. 3.1.11. Dit is kennelijk de ingang naar het BSB.

Ik constateer dat deze regels slechts gelden voor schepen die moeten zijn voorzien van een CvO.

Dus (zie probleemschets hierboven en hieronder) ook in dit geval vallen de schepen met CvO-ROSR c.q. CvD-zeeschip c.q. CvO-buitenland niet onder deze regels !

Art. 3.2.2. Wij hebben hier in ons commentaar een handhavingknelpunt gesignaleerd dat nauw verbonden is met dat in art.4 BSW / 3.1.4. BVW (zie hiervoor).

Andries vraagt mijn extra aandacht voor dit onderdeel in de nieuwe versie BVW.

Ik zie slechts verschil met de vorige versie in die zin dat de drijvende werktuigen (en overige categorieën van art. 13 lid 3b BSW) niet langer uitgezonderd worden.

De uitzondering t.a.v. buitenlandse schepen die internationaal gebruikt worden blijft bestaan.

In relatie met art.4 BSW / 3.1.4. BVW ontstaat hiermee een totaal hiaat.

Een schip met CvO-ROSR valt buiten de Rijn niet onder het ROSR, maar door het hiaat in art 4 BSW / 3.1.4. BVW ook niet onder het BSB (als het maar een geldig CvO-ROSR heeft hoeft het niet aan de technische eisen te voldoen).

Nederlandse schepen kunnen buiten de Rijn nog gepind worden op art.13 BSW - 26 BSB - technische eisen (Min. regeling). Buitenlandse schepen vallen ook daar buiten.

Zelfs een schip met gevaarlijke stoffen ! Dat schip kan alleen worden gecontroleerd op het "plus"-pakket van het ADNR.
Slechts bij extreem onveilige situaties kan bestuurlijk worden gehandhaafd (niet door de politie) o.g.v. art.9 BSW / 3.1.19 BVW.
De uitzondering van buitenlandse schepen dient hier te worden geschrapt, zodat een minimum pakket aan technische eisen controleerbaar blijft. De bestaande Min. regeling (S/J 30.571/88 Stcrt. 1988, 96) moet hoognodig worden geactualiseerd.
Ook al valt (als de BVW op dit punt wordt bijgesteld) op elk gecertificeerd schip het onderliggend pakket technische eisen te handhaven, dan nog blijft zo'n Regeling nodig voor de niet-gecertificeerde schepen.
Ik stuur een memo mee (BSW 3-13.010) waarin dit probleem is uitgediept.
Zo nodig wil ik het probleem nog wel eens nader toelichten.

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. Ons vorig commentaar blijft overeind. Buitenlandse schepen zullen ook een meetbrief moeten kunnen tonen. En de meetbare maat van > 20m / > 100 m3 is beter handhaafbaar.

Art. 3.3.2. Het normadressaat is nu weggehaald. Betekent dit (in relatie met art. 3.3.4 en de WED "Hij die") dat de politie een verantwoordelijke bij deze overtreding kan zoeken ? Op zich geen bezwaar; zo is het met alle economische delicten.

Art. 3.3.5. Is de impact van deze bepaling dat ook art. 3.3.4. op zeeschepen slaat ?
Maar zo wordt ook verwezen naar art. 3.3.1. BVW, terwijl zeeschepen o.g.v. een ander art. (194 e.v.) BW te boek gesteld moeten zijn. Dit loopt dus niet goed rond ?
Het is daarom beter de inhoud van art.3.3.5. te integreren in art. 3.3.1.

Art. 3.4.1. In aansluiting op ons eerder commentaar : de afstemming tussen BVW en ZVBW (in casu aanpassing ZVBW) is nog PM (invoeringswet o.i.d. ?) ?

Art. 3.4.1. Vissersschepen.
Het voorstel komt een eind tegemoet aan de thans geldende bezwaren tegen een te ruim geformuleerde uitzondering. Echter zouden de woorden "bestemd of" moeten worden geschrapt. Er zijn vissersschepen met CvD die op zee mogen vissen, maar feitelijk binnen blijven. Zo mag elke mosselkotter die CvD of verklaring-SI heeft ook buitengaats vissen (maar er zijn nauwelijks mosselbanken buitengaats of die worden niet vrijgegeven).

Art. 3.4.4. Nu de tekst weer is teruggedraaid naar de thans in het VTB geldende tekst is de rechtsongelijkheid terug gekeerd. Het moge duidelijk zijn (zie ons vorig commentaar) dat deze bepaling een onhandhaafbaar stukje signaalregelgeving is. Wat ons betreft geen probleem.

Art. 3.5.1 lid 5 en 8. Indeling rivieren-kanalen meren versus alle binnenwateren.
Het IJmeer wordt sinds reparatie BSW, maar nu ook weer in de BVW (!) tot de ruime wateren gerekend. Dit is niet gewenst (vgl. andere zone-2 wateren waarop ook vbw-I voldoende is).
Ik denk dat dit een vergissing is omdat immers door DGG toegezegd was het IJmeer in de BVW niet tot vbw-II wateren te gaan rekenen.
Ik heb uitgebreide onderbouwing liggen waarom vbw-II op het IJmeer niet nodig en niet gewenst is.

Art. 3.5.1. Ik zou graag de argumenten van DGG horen om bij deze gelegenheid niet over te gaan tot gefaseerd omlaag brengen van de bootlengte i.v.m. vaarbewijsplicht.
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 ons eerste commentaar.

Art. 3.5.1 lid 1d.

Door het woordje "en" is voor een veerpont met > 12p maar < 30 km/u geen groot vaarbewijs nodig. Is dat de bedoeling ?

Zie verder vorig commentaar v.w.b. 30 of 40 km/u. Tenzij DGG inside-kennis heeft dat de CCR-voorschriften de grens terug zetten op 30 km/u, zal in de BVW deze grens op 40 km/u gezet moeten worden. Een snel schip kan binnen Nederland zowel op RPR-ROSR water als BPR-BVW-water dienst doen. Als dat schip max. 35 km/u haalt (de waterbussen te Dordt zijn hiervan een voorbeeld) varen ze wisselend onder verschillende regiems.

Dezelfde opmerking heb ik gemaakt in het commentaar op het ontwerp wijziging BPR.

Art. 3.5.1. lid 1e. Zie vorig commentaar. Voor de schipper van een sleepboot < 15m vervalt de vbw-plicht ?

Art. 3.5.3. lid 2b. Hier ontstaan hiaten.

1e. Een binnen-buitenschip is een zeeschip. Qua scheeps lengte zijn vele vrijgesteld van de loodsplicht. Als de schipper met zo'n binnen-buitenschip op een loodsplichtwater vaart mag hij ongediplomeerd varen.....! Als hij van zee komt zal hij een "zeevaartgediplomeerde" aan boord hebben, maar zo'n binnen-buitenschip kan ook in een havengebied reizen doen.

Als het een Nederlands zeeschip betreft is altijd de ZVBW van toepassing die een zeevaartbemanning vereist. Als het een buitenlands zeeschip betreft is de ZVBW n.v.t..

Er kan dan m.i. niet worden opgetreden tegen een ongediplomeerde schipper die binnenlandse reizen op loodsplichtwater maakt.

2e. Een pleziervaarttuig is een zeeschip want "toegelaten voor de vaart op zee" (het wordt nergens verboden als pleziervaarder de zee op te gaan. Als de schipper van zo'n "zeeschip" op de loodsplichtwateren vaart is hij vrijgesteld van de vaarbewijsplicht, ook al is zijn schip > 15 m.

3e. Een waterscooter is een zeeschip want "toegelaten voor de vaart op zee" (het wordt nergens verboden als waterscooter de zee op te gaan. Als de schipper van zo'n "zeeschip" op de loodsplichtwateren vaart is hij vrijgesteld van de vaarbewijsplicht, ook al is zijn schip sneller dan 20 km/u.

Art. 3.5.3. Suggestie : zet de definitie van kapitein in art. 1.1.; nu is het zoeken. Of is deze term overbodig (want = gezagvoerder) ?

Art. 3.5.4. De vaartijd kan worden opgebouwd vanaf 16-jarige leeftijd. Dat betekent dat de lichtmatroos van 15 jr (met leerovereenkomst) het eerste jaar geen vaartijd op kan bouwen.

Art. 3.5.5. Ik pleit voor een rekkelijke opvatting. Ik heb verwezen naar de MvT VTW en Andries beaamt mijn stelling. Over de andere kant wordt op de Aktewateren buiten Rijn-Waal-Lek thans in het kader van de huidige WVB en de WVGS-ADNR ook de volledige WED-sanctie toegepast zonder dat iemand daar over valt. Dus gewoon de hele BVW onder de WED zonder restricties i.v.m. de Akte is mijn pleidooi.

Technische opmerking. De strafsanctie in art.32 Akte Mhm staat op 2500 trekkingsrechten IMF (= ong. Eur.3400).

De ophoging tot Eur.25000 is geregeld in protocol 6, maar dat is nog niet door alle landen geratificeerd.

Desondanks heeft de redacteur van de SDU-uitgave art.32 al gewijzigd.

Zie voor de geldende tekst band 6 Numij, R1 en de daar achter afgedrukte toelichting en protocollen.

Art. 3.5.9. geldigheid vaarbewijs na 65 jaar.

In het RRP is geregeld (maar zo diffuus dat ik af en toe de weg kwijt ben) dat een 65-plusser niet elk jaar een nieuw vaarbewijs behoeft maar kan volstaan met vernieuwde keuringspapieren.

Suggestie om dit in de BVW ook (en duidelijker dan in het RRP) te regelen waarbij ik wel voorstel om op 70 – 75 etc. jarige leeftijd het vaarbewijs wel weer te laten vernieuwen.

Opm. Er ontstaat wel een scheef beeld met het klein vaarbewijs. Maar het gaat te ver om deze toe te staan een eigen medische verklaring bij een verlopen vaarbewijs te laten tonen. Zou het niet beter zijn voor 65-70-75 etc. jarigen een medische keuring te verplichten waarbij om de 5 jr. een nieuw vaarbewijs wordt verstrekt.

Art. 3.5.19.lid 1. Het woord "geldig" ontbreekt.

Art. 3.5.19. lid 2. Hier wordt de bestuurder als nieuw normadressaat ingevoerd. Bedoeld zal zijn de gezagvoerder.

Art. 4.2. Zie bij art. 3.3.1. Ook hier de meetbare maat van >20 m / > 100 m³ invoeren i.p.v. de teboekstellingsplicht.

Art. 4.5. toelichting. De verwijzing naar art. 2.01 lid 1b BPR is niet juist. Daar wordt geen registratienummer voorgeschreven.

Wordt nog PM gehouden om de Maatregel teboekgestelde schepen op dit punt bij te stellen ?
Zie ons eerdere voorstel.

Art. 5.8. Er moet nog worden voorzien in een aparte strafbaarstelling op het "niet-tonen".
Wat mij betreft een gewone overtreding niet vallend onder de WED. Vgl. art.52a BSW.

Art. 184 WvSr is slechts bruikbaar voor uitzonderlijke opzettelijke tegenwerking. Zie proefproces Rb.A'dam (heb ik desgewenst beschikbaar).

De Awb-wetgever heeft hier duidelijk de plank mis geslagen.

Zie ook vorig commentaar.

Ook is er behoefte aan een delegatiebepaling waarin de Minister de wijze van tonen kan regelen.
In de praktijk worden bescheiden meer en meer elektronisch getoond aan boord.

Art. 5.9. In de vorige versie BVW werd toegestaan een woning zonder toestemming te betreden.
Zo staat het thans ook in art. 49 BSW en art. 19 VTW.

In de nieuwe versie BVW is betreding woning slechts toegestaan met toestemming van de bewoner. **Dit belemmert de handhaafbaarheid van de BVW.**

Bovendien is deze bepaling in de huidige vorm overbodig; voor iets waar toestemming voor gegeven wordt hoeft geen bevoegdheid verstrekt te worden.

Voor het constateren van sommige VTW-overtredingen (bemanningstekort; men toont wel de dienstboekjes maar de politie heeft ernstige twijfel of de z.g. rustende bemanning wel aan boord is) is betreden van de woning zonder toestemming bittere noodzaak.

Ook voor de controle op bepaalde technische uitrusting (BSW-BSB) kan betreden van de woning noodzakelijk zijn. B.v. op een schip ziet het gedeelte van de gasinstallatie dat buiten de woning geplaatst is er qua veiligheid zorgwekkend uit en het gas-attest is niet meer geldig. Om een compleet beeld te krijgen is het nodig in de woning de gebruikstoestellen (koelkast, geiser, kooktoestel) te inspecteren.

In veel gevallen is de stuurhut (deel van de) woning. Doorgaans wordt de politie te water wel binnen gelaten. Maar bij notoire dwarsliggers moet er formeel een mogelijkheid zijn zo nodig ter controle dit deel van de woning te betreden ook zonder toestemming.

Ook voor een onderzoek ingevolge art. 3.1.17 BVW kan betreden van de woning nodig zijn. De politie zal hier zo nodig als sterke arm optreden (die clause zal er dan wel bij moeten staan)..

Met deze betredingsbevoegdheid wordt terughoudend omgegaan; het komt weinig voor maar moet wettelijk wel mogelijk zijn.

De Algemene Wet Binnentreden waarborgt de formele kant van het binnentreden (machtiging h.o.v.j.). De BVW behoort te bepalen *dat* zo nodig mag worden binnentreden.

met vriendelijke groeten,
Geert Flobbe