

Inspectie

Leefomgeving en Transport

# 40 procent maai-, maaiverzamel- en duwboten vaart nog steeds zonder certificaat

Gelijk speelveld op water ver te zoeken

**Er zijn in het verleden cruciale data vastgesteld voor de certificering van bestaand klein drijvend materieel, zoals maai-, maaiverzamel- en duwboten. Voor de productie en certificering van nieuw, aangepast of nog ongecertificeerd materieel is een lijvig document van 532 pagina's (ES-TRIN 2019/1) leidend. Daarop zijn uitzonderingen, maar de materie blijft onduidelijk voor velen.**

Auteur: Broer de Boer

Klein drijvend materieel vormt voor de scheepvaart een bijzondere, maar groeiende niche. Gebruikers en producenten mopperen dat er ondanks de inspanningen van brancheorganisaties nog steeds vragen en onduidelijkheden zijn over het toepassen van de EU-wetgeving. In het bijzonder gaat het om de technische eisen die gesteld worden aan het werken met dit materieel. Vaak eisen keuringsinstanties aanpassingen, maar eenmaal aangebracht, krijgen de opdrachtgevers de certificering niet in handen. Voor een binnenvaartschip zijn vereisten als een marifoon, een toilet of een schoonwatertappunt vrij logisch. Voor een maaiboot is dit verre van realistisch. Als Stad+Groen doken we in deze materie.

## EU-richtlijnen

Voor drijvende werktuigen, ongeacht grootte of waterverplaatsing, trad in 2009 de Richtlijn 2006/87/EG in werking. Dit betekent dat klein drijvend materieel zoals maai-, maaiverzamel-

en duwboten vanaf 1 juli 2009 voorzien moet zijn van een zogenaamd Binnenvaartcertificaat, waaruit de technische geschiktheid blijkt. Voor bestaand klein drijvend materieel gebouwd vóór 1 juli 2009 gold een overgangstermijn, die op 31 december 2018 afgelopen was. In oktober 2018 werd de Richtlijn 2006/87/EG vervangen door een nieuwe richtlijn – 2016/1629/EU –, maar de technische eisen bleven gelijk. Eisen die veelal gebaseerd zijn op groot drijvend materieel waarmee werkzaamheden worden uitgevoerd op grote waterwegen. En dat leverde in de branche die met kleine drijvende werktuigen werkt problemen op bij de certificering. Op 8 mei 2018 werd in de Staatscourant gepubliceerd dat ES-TRIN niet van toepassing is op kleine drijvende werktuigen met een lengte korter dan 20 meter, een product van lengte x breedte x diepgang van minder dan 100 kuub en waarvan de kiel na 30 december 2008 is gelegd, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van Bijlage 3.12



9 min. leestijd

## MAAIBOTEN

*Innoveren betekent opnieuw certificeren.*



## ‘Wij zijn in afwachting van een schrijven van ILT’

van de Binnenvaartregeling. Met als uitgangspunt de situatie op vaarwegen van de zones 4 (beperkt scheepvaartverkeer) werd een pakket minder strenge technische eisen opgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) schreef hierbij een toelichting. Daarin valt te lezen dat met name de Vereniging van Waterbouwers (VBKO) en de brancheorganisatie Cumela gewerkt hebben aan dit pakket minder strenge technische eisen, gericht op de bedoelde kleine drijvende werktuigen. Voor de volledigheid: werken met drijvende werktuigen op binnenwateren van de zones 2 en 3 betekent dat deze vaartuigen moeten voldoen aan het volledige pakket technische eisen. Meteen deed de vraag zich voor: waarmee heb je te maken als dat kleine drijvende werktuig vóór 30 december 2008 is gebouwd? Deze konden gecertificeerd worden tot uiterlijk 31 december 2018, maar dat gebeurde dan op basis van ‘geen klaarblijkelijk gevaar’. Keuringsinstanties toetsten of een drijvend werktuig ‘klaarblijkelijk’ gevaar opleverde of niet. Daarbij was er nog een belangrijke deadline: de certificaataanvraag moest plaatsvinden vóór 1 november 2018 bij één van de keuringsinstanties. Anders miste je de boot, letterlijk en figuurlijk!

### Bijlage 3.12

De nieuwe bijlage 3.12, zoals de Staatcourant die in mei 2018 publiceerde, vormt de basis voor alle drijvende werktuigen om veilig op de vaarwegen te kunnen werken. Cumela leverde in samenwerking met de VBKO bij de totstandkoming input voor de bijlage. Deze input werd opgenomen als bijlage 3.12 van de Binnenvaartregeling en vormt een pakket minder strenge technische eisen (zie kader). Nico Willemsen, beleidsmedewerker bij Cumela, vertelt: ‘Sindsdien is bij inspecties door de drie instanties die hiertoe bevoegd zijn, gebleken dat er nog meer praktische bezwaren zijn. Voor de oplossing hiervan zijn we al geruime tijd in gesprek met het ministerie van EZK en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). We hebben de toezegging dat bijlage 3.12 nog een uitbreiding krijgt met een aantal extra uitzonderingen.’ Dat moet echter weer in een wettekst worden vastgelegd. Aanvankelijk werd door het ministerie van EZK als implementatiedatum 1 januari 2021 in het vooruitzicht gesteld, maar het lijkt erop dat men er niet in slaagt dit voordien tijdig te regelen. ILT is op de hoogte van het voornemen van het ministerie dat die aanvullingen er zullen komen. Formeel geeft Willemsen geen informatie over de extra uit-

### Veranderingen/aanpassingen (mei 2018) hebben betrekking op:

- Betreding machinekamers
- Veiligheidsafstand, min. 150 mm
- Hydraulische equipment
- PBM's bij geluidsdruk > 70 dB(A)
- Adequate zichthulpmiddelen
- Verwarming/ventilatie in stuurhuis
- Inhoud brandstoftanks
- Verzameling oliehoudend water
- Lenspomp
- Beschikbaarheid bescheiden
- Aanwezigheid trossen/bootshaak
- Aanwezigheid blustoestel
- Automatisch opblaasbaar zwemvest



*Er is zelfs frustratie bij de beheerders van de kwantiteit en kwaliteit van het oppervlaktewater.*



*Leverd het keuren van kleine werktuigen eigenlijk wel een substantiële bijdrage aan veiligheid en milieu?*



*Bouwers van kleine drijvende werktuigen zeggen minder problemen met de certificering te ervaren dan gebruikers.*

zonderingen die met het ministerie overeenkomen zijn: 'Eerst moet dat wettelijk vastgelegd zijn. Wij zijn in afwachting van een schrijven van ILT aan de keuringsinstanties, waarin zij aangeven wat voor nu de uitgangspunten voor de keuring moeten zijn.' De technische voorschriften voor binnenschepen zoals de EU die standaard vaststelde en die ook in ons land gelden, zijn vastgelegd in het document ES-TRIN 2019/1. Dit is een omvangrijk document met 532 pagina's tekst. Daarin staan veel zaken die niet relevant zijn voor kleine drijvende werktuigen, of op zijn minst discrepanties opleveren. In verschillende hoofdstukken zijn bijzondere bepalingen voor drijvende werktuigen opgenomen. Het voert te ver om deze op te nemen.

### Overgangsregeling

De kleine drijvende werktuigen die vanaf 1 juli 2009 in de vaart zijn gekomen, moeten (met terugwerkende kracht) voldoen aan de technische eisen die golden op het moment van ingebruikname, vastgelegd in de Binnenvaartwet en -regelgeving, en aan de emissie-eisen voor dieselmotoren. Een complexe regeling. Maar wat gebeurt er als de certificaataanvraag niet vóór 1 november 2018 ingediend was bij één van de – thans drie – certificerende instanties? Hiervoor gelden geen overgangsbepalingen. Deze kleine drijvende werktuigen moeten, ongeacht het bouwjaar, voldoen aan de nieuwbouweisen, inclusief emissie-eisen voor dieselmotoren overeenkomstig NRMM Stage V enz. Cumela publiceerde in haar magazine Grondig (5-2018) een uitgebreide checklist voor de keuring voor de certificering van kleine drijvende werktuigen. Deze checklist vindt u zowel op de site van Cumela als van Conver.

### Nog geen certificaat

De EU-wetgeving is voor kleinere drijvende werktuigen wel goed omschreven. De sector leverde vele inspanningen om de invoering te ondersteunen en te bespoedigen. De praktijk is echter weerbarstiger. Nog steeds bestaan er onduidelijkheden, vooral over ouder en nieuwer gebruikt materieel. Insiders weten te vertellen dat nog lang niet al het kleine drijvende materieel is gecertificeerd. Wil een gebruiker zo'n vaartuig uit de loods halen en in de vaart brengen, dan zal hij middels certificering dus moeten voldoen aan de eisen die nu aan nieuwbouw gesteld worden. Zo'n vaartuig ombouwen kan behoorlijk in de papieren lopen; schattingen lopen uiteen van 4000 tot 10.000 euro per boot. Ongecertificeerd hebben ze nauwelijks

## 'We zijn al geruime tijd in gesprek met het ministerie van EZK en ILT'

waarde en verkoop buiten de EU, waar geen certificaten nodig zijn, is ook geen realistische optie. Overigens geldt bij aanpassingen dat een eenmaal gecertificeerde boot dan opnieuw ter keuring moet worden aangeboden. Het plaatsen van een winch aan dek wordt al als een aanpassing gezien. Bouwers lijken minder met problemen geconfronteerd te worden dan gebruikers.

### Bouwers

Ontwerpers en bouwers van nieuwe maaier-, maaiverzamel- en duwboten moeten zich houden aan de technische eisen van bijlage 3.12, bewerkstelligd door de VBKO en Cumela. Lopen nieuwbouwers nog weleens tegen verrassingen aan? Bij maaier- en duwbotenproducent Conver zegt woordvoerder Niels van Elst: 'Onze ontwerpers proberen te voldoen aan de eisen zoals die in bijlage 3.12 dan wel de relevante hoofdstukken van het ES-TRIN vermeld zijn. Wij leveren drie basismodellen boot; dat levert qua certificering zelden discussies met ILT op. Van onze klanten kregen wij veel vragen over deze materie. Wij proberen deze vragen zoveel mogelijk te beantwoorden en onduidelijkheden weg te nemen.' Conver beet zich van het begin af aan vast in deze materie. Zo werden in oktober 2018 in zijn Experience Center twee informatieavonden georganiseerd over de certificering van drijvende werktuigen. Van Elst: 'Daarbij kwamen onder meer een expertisebureau en de keuringsinstantie NBKB uitleg geven. De informatie die daar gegeven werd, is ook wijd verspreid.' Eén van de afnemers van Conver is Harkboot. nl uit het Drentse Roden. Dit bedrijf heeft een bijzondere toepassing: het kleine drijvende werktuig is voorzien van een grote hark. Daarmee kunnen waterplanten met wortel en al uit de waterbodem verwijderd worden. 'Dat is een revolutionaire nieuwe techniek', zegt mede-eigenaar André Baars, 'die effectiever is dan maaien. Als je zo'n werktuig aanbrengt op een nieuwe Conver-boot, betekent dat dat er een herkeuring nodig is. In de praktijk zorgt dit nog weleens voor problemen, vanwege discrepanties in de wet- en regelgeving. Wij werken uitsluitend met gecertificeerd materieel. Maar om ons heen zien we overheden die werkzaam-

heden uitbesteden aan aannemers die met niet-gecertificeerd drijvend materieel werken! De regelgeving is wat ons betreft niet duidelijk genoeg, maar we vinden ook dat de overheid tekortschiet in de handhaving bij klein drijvend materieel.'

### Bouwer JVS

Een andere bouwer is JVS. Eigenaar Joris Breedijk zegt: 'We hebben goed inzichtelijk waaraan zo'n boot bij nieuwbouw moet voldoen. Daar heeft een paar jaar gekost, maar in de nieuwbouw zien we geen problemen meer. We leveren die kleine drijvende werktuigen af met certificaat, of met een tijdelijk certificaat, want bij de betreffende instanties loopt het allemaal niet zo vlot.' Hoe kijkt Breedijk aan tegen de problemen om gebruikte boten door de keuring te krijgen? 'Ze hadden alle drijvende kleine werktuigen toentertijd moeten keuren en certificeren op basis van "geen klaarblijkelijk gevaar". In de situatie waarin we nu zitten, zou ik zeggen: wend je tot de oorspronkelijke bouwer; daar hebben ze inzicht in wat er moet gebeuren. Wat zo'n keuring kost, is bekend. Maar als JVS weten we ook of het haalbaar is hem door de keuring te krijgen. Daarnaast kunnen we een calculatie maken. In de ogen van een gebruiker zijn alle ingrepen natuurlijk een extra kostenpost. Maar het is, net als bij de apk voor auto's, de wet waarmee je te maken hebt. Verder moet een gebruiker zich afvragen of hij wel wil doorgaan met een vaartuig dat bijvoorbeeld tien jaar oud en afgeschreven is.' Ook Breedijk is op de hoogte van de extra uitzonderingen die nog moeten worden aangepast door ILT. Dat heeft betrekking op deksels voor de motorruimte, de opbergkist voor gevaarlijke stoffen, de zogenoemde morse-vaarhandel en de bunker koppeling. 'Deze zaken zijn in mei dit jaar al doorgesproken met verschillende partijen, maar nog steeds niet geformaliseerd', aldus Breedijk. 'Certificering kun je zien als een toevoeging voor je bedrijf. Ik denk alleen dat Cumela, de VBKO en vele anderen niet hadden verwacht dat dit zoveel impact zou hebben op de markt!'

### Expertisebureau Bestevaer

Wypke de Vries werkt voor Bestevaer Expertise,

een expertisebureau dat naast binnenschepen ook maai- en duwboden keurt. Ook hij heeft zich vastgebeten in de materie betreffende kleine drijvende werktuigen. 'Ik zie inderdaad discrepanties en veel vaagheden; we lopen bij het keuren ook nog steeds klem. De kaders die de overheid, c.q. ILT stelt voor NBKB, BSC en Register Holland, zijn onduidelijk. En ook de uitzonderingen genoemd in 3.12 (en die nog moeten komen, red.) zijn nog niet verankerd. Daardoor bestaan er bij de totaal circa 50 keurmeesters ook verschillende inzichten.' En De Vries verzucht: 'Er zijn mogelijkheden voor ont-heffing, maar die staat ILT voor deze categorie niet toe. Daarnaast zijn (kleine) drijvende werktuigen ook niet in één categorie onder te brengen. Het is makkelijker om de technische eisen op een grote maaiverzamelboot met een lengte van 11 meter toe te passen dan op een maai-boot van 4 meter lengte, die op smalle ondiepe poldersloten vaart. Veel zaken moeten met boerenverstand gebeuren, terwijl we soms ook

rekening houden met de omgeving waar zo'n vaartuig ingezet wordt. Bij het keuren van maai- en duwboden heb ik zelden het gevoel dat we een substantiële bijdrage leveren aan veiligheid en milieu, omdat de meeste kleine drijvende werktuigen al zijn voorzien van een CE-keuring, wat bij gebruik op een poldersloot al moet volstaan qua veiligheid.' Bij Bestevaer ligt ook een stapel objecten die door hen gekeurd zijn, maar waarbij het nog steeds wachten is op antwoord van ILT enzovoort voordat het definitieve certificaat opgemaakt en afgegeven kan worden. De schatting van de branche zelf, zo zegt De Vries, is dat ongeveer 40 procent ongecertificeerd maai- en maaiverzamelwerk uitvoert.

## Drama bij waterschap

Een materieelbeheerder bij één van de 25 waterschappen nam contact met ons op, in de wetenschap dat we aan een artikel werkten. Hij heeft nu tien maaiboten met een lengte van 480 cm in beheer – geen van alle gecertificeerd, en dat frustreert de man, die anoniem wil blijven. Hij vindt dat zijn bedrijf hierbij het goede voorbeeld moet geven. Na de eerste mails over certificering, vier jaar geleden, zette hij hiervoor alle zeilen bij: 'Informatie opgevraagd, een samenvatting gekregen van wat er besproken is op de avond die Conver hierover georganiseerd had, het NBKB gevraagd hoe te handelen. Met veel hangen en wurgen kregen we in 2018 net voor de kerst een keuring. Dat leverde voorlopige certificaten op en pas tien maanden later kwam het keuringsrapport. Een aantal boten hadden we inmiddels – zonder certificaat – verkocht. De andere boten werden voor ons in drie dagen per boot aangepast op het gebied van hydraulica, elektriciteit en brandstofvoorziening. Er zijn grote brandblussers geïnstalleerd, waarvoor nauwelijks ruimte is. Sommige moesten

een marifoon aan boord hebben. Om daarmee te kunnen werken, moet je weer een opleiding hebben. De verbouw zou ons uiteindelijk 4.000 euro per boot kosten. Maar daarmee was de kous nog niet af. Op de herkeuring moesten we weer maanden wachten. De keurmeester keurde één boot en de rest keurde hij nauwelijks een blik waardig. Wel moesten er opeens geluidsmetingen komen.' Na herhaalde telefoontjes belde de materieelbeheerder in oktober voor het laatst naar het NBKB, de instantie die het certificaat moet afgeven: 'Nog steeds heb ik de certificaten van die oudere niet. Sterker nog: we kochten een gloednieuwe boot. De leverancier had toegezegd hem gekeurd en gecertificeerd op te leveren, maar het certificaat zat er toch niet bij. Er is blijkbaar een flinke achterstand. Uit coulance hebben we hem toch maar betaald.' Wat steekt deze waterschapsman het meest? 'Dat we als overheidsorganisatie zelf niet het goede voorbeeld kunnen geven. Maar ook de willekeur in de eisen die gesteld worden. En natuurlijk de oneerlijke concurrentie. Aannemers die hun best doen om aan de eisen te voldoen, ontmoeten op het water oneerlijke concurrentie van collega's die een afwachterende houding aannemen. In een sector waar het geld verdiend moet worden met dure boten en waar de marges toch al krap zijn, bestaat er geen *level playing field*'.

## Enfin ...

De eerste bezitters van kleine drijvende werktuigen hebben (mede dankzij Covid nu pas) bezoek gehad van een handhavingsambtenaar. Of er waarschuwingen of boetes uitgedeeld zijn, is ons onbekend. Als redactie zijn we reusachtig benieuwd. Het grappige, zo u wilt het trieste, is dat de handhavingsambtenaren gestuurd worden door ILT. Deze inspectie valt onder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Dit ministeriële inspectieorgaan is dus dezelfde organisatie die volgens de branche in gebreke blijft bij het (door)geven van duidelijk kaders voor de technische keuringen aan NBKB, BSC en Register Holland. Als redactie hebben we medio november hierover vragen neergelegd bij I&W. Uiteindelijk reageerde een woordvoerder van ILT: 'Duidelijkheid in deze materie lijkt nabij. Naar verwachting kunnen we nog dit jaar uitsluitsel geven.'



Nico Willemsen



Cumela



Zoiets als de hybride maaiboot van Berky is natuurlijk een leuke uitdaging om te keuren.



BE SOCIAL  
Scan, lees & deel!