

De nieuwe regels vanwege de verplichte keuring van drijvende werktuigen bezorgen Rob van Dijk van Register Holland de komende maanden veel werk. Niet alleen om alle boten te keuren, maar ook om een modus te vinden voor alle uitzonderingen die er zijn. "We zullen nog vaak in overleg moeten."

Veel blijft onduidelijk

Rob van Dijk, Register Holland

Op de dag van het gesprek voor dit artikel is Rob van Dijk net bezig met de keuring van een werkboot van Natuurmonumenten die wordt verbouwd, juist vanwege de nieuwe eisen aan drijvende vaartuigen. Het is een verzamelboot met kraanopbouw die veel in de Weerribben wordt gebruikt. Vooruitlopend op de nieuwe eisen heeft deze organisatie besloten om de boot te verbouwen. Dat is noodzakelijk omdat er een kraanopbouw is waarmee in het gebied in watergangen en op eilanden het vuil wordt verzameld en daarna naar een verzamelpunt wordt gevaren. De boot dreigde afgekeurd te worden omdat deze met de kraanopbouw onvoldoende stabiel is. Eén van de eisen is namelijk dat de bovenrand van de boot ook bij volledig gestrekte kraanarm en maximale belasting nog vijftien centimeter boven de waterlijn blijft. Van Dijk verwacht dat goedkeuring van deze boot na de ombouw geen probleem zal zijn. "Er zijn zelfs stabiliteitsberekeningen gemaakt om vast te stellen of de boot straks voldoende drijfvermogen heeft. Dat hoeft niet, we mogen ook zelf vaststellen of de boot met gestrekte giek en met lading voldoende uit het water blijft. Gelukkig, anders zat je aan dure berekeningen."

Het typeert Van Dijk dat hij kiest voor praktische oplossingen. "We kunnen niet anders, want we zitten met een regelgeving die helemaal geen rekening houdt met dit soort toepassingen. Het zijn regels die zijn opgesteld met het oog op de binnenvaart. "Maar op deze drijvende werktuigen kun je er weinig mee, ook al zijn er nu verlichte regels."

In zijn hart vindt hij de regels ook wel overbodig. "Het gros van deze boten werkt in stilstaand en ondiep water. Dat zijn heel andere omstandigheden als de binnenvaart. Daarvoor zijn de regels gemaakt om ongelukken te voorkomen en de veiligheid van personeel en milieu te waarborgen. Voor het milieu is het goed dat sommige dingen nu worden gekeurd, maar voor de veiligheid zijn veel regels overbodig. Neem het risico van overboord slaan. Dat risico is in de Weerribben of op een plas heel anders dan in een stromende rivier. Daarbij heb je natuurlijk ook al te maken met de arboregels. Die schrijven ook voor dat je passende veiligheidsmaatregelen moet nemen, zoals het dragen van een zwemvest."

Hij illustreert het moeilijke uitvoeren van de regels bij de Toogerd, het bootje van Natuurmonumenten. "In de Binnenvaartregeling staat dat je de boot rond moet kunnen lopen en dat het pad dertig centimeter vrije ruimte heeft. Dat kan hier niet, omdat de kraan op de beide boorden rust. Daarbij is deze nog verplaatsbaar, wat een extra complicatie geeft. Dan kun je zeggen dat je ook over de buitenrand kunt lopen, maar dan moet er weer een reling zijn. Die is er niet, want dat is vooral onhandig. Gelukkig zijn deze eisen daarom voor klein drijvend materieel uitgesloten."

Het probleem is nu dat het voor de keurende instanties soms nog volstrekt onduidelijk is hoe met deze uitzonderingen omgegaan moet worden. "De regels zijn wel zo simpel mogelijk gemaakt, maar we hebben nu eenmaal veel speciale vaartuigen, zoals dit verzamelschip, maar neem ook de maai- en verzamelboten met de onderwater-messenbalken of -opdrijfvorken. Allemaal vaartuigen die de regelmakers niet in gedachten hebben gehad."

"De regels zijn niet gemaakt voor speciale vaartuigen"

Om toch een antwoord op de vragen over toepassing van de regels te krijgen, probeert Van Dijk veel van zijn beslissingen over toepassing van de regels voor te leggen aan het ILT (Inspectie Leefomgeving & Transport onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Deze organisatie heeft samen met CUMELA Nederland en de Vereniging van Waterbouwers de regels opgesteld, maar moet nu als overheidsorgaan beoordelen of er op de juiste manier mee wordt omgegaan. "Wat we nu doen, is van elke afwijkende situatie een uitgebreid keuringsrapport maken, inclusief onze motivatie om de gekozen oplossing goed te keuren. Dat rapport leggen we voor aan het ILT met de vraag om daar ook een goedkeuring op te geven. We vragen daarbij om binnen vier weken te reageren. Doet het ILT dat niet, dan gaan we ervan uit dat onze beslissing juist is en we het certificaat kunnen afgeven."



Rob van Dijk is directeur van Register Holland, een keuringsbedrijf gericht op de binnenvaart. Dat is één van de partijen die hebben meegedacht over het realiseren van een nieuw keuringsregime.

Voor Van Dijk is er de komende maanden veel werk aan de winkel, want er moeten enkele honderden boten worden gekeurd. Hoeveel weet niemand, omdat er geen enkel register is van deze boten. Daarbij is er nog de harde datum van 31 december van dit jaar. Voor die datum moeten boten zijn gekeurd volgens de overgangsregeling (zie het artikel op pagina 26-28). Een onmogelijke opdracht, schat Van Dijk nu al in. Daarom adviseert hij iedereen om in elk geval tijdig een keuring aan te vragen bij één van de keurende bedrijven. "Als je daar maar op 31 oktober bent aangemeld, val je in de overgangsregeling. Wij hebben dan nog tot in 2019 de tijd om de boten te keuren volgens het overgangsregime." Wanneer dat klaar moet zijn, is volgens hem nog moeilijk te zeggen. "Er wordt gesproken over 1 mei, maar als we onze agenda's vol hebben, zal het vanzelf wel later worden. Als ze maar zijn aangemeld".

Het keuren zal ongetwijfeld nog de nodige vragen oproepen, voorspelt Van Dijk als hij de eisen langs loopt. "Neem nu deze boot van Natuurmonumenten. Daar is de cabine van de kraan ook de stuurhut. Maar daarvoor geldt weer dat je onbelemmerd zicht moet hebben. Wat doe je dan met de stijlen aan de zijkant van de cabine. Als je je hoofd beweegt, heb je onbelemmerd zicht, maar is dat voldoende?"

Gelukkig voor ondernemers zijn er ook vaartuigen die niet hoeven te worden gekeurd. Uitzonderingen zijn volgens Van Dijk bijvoorbeeld de opdrijfboten, de met een lier worden aangedreven. "Dat zijn geen zelfaangedreven bemande vaartuigen. Dat geldt ook voor drijvende pontons. Die vallen buiten deze regeling, terwijl de overheid juist daar stabiliteitseisen wil stellen na het debacle in Alphen aan den Rijn (daar kantelde een ponton met hijskraan die een brugdek aan het inhijzen was, met grote schade aan een aantal woningen, red.). Daarvoor komen nog aanvullende eisen, biedt ook deze in elk geval ter keuring aan."

"Ook al hoeft het niet, ik zou toch maar laten keuren"

Een nog belangrijkere uitweg zal voor veel bedrijven de regel zijn dat alleen vaartuigen die op water komen met een open verbinding met vaarwegen moeten worden gekeurd. Van Dijk kan zich voorstellen dat bedrijven die uitsluitend werken in afgesloten polders of in watergangen in een gemeente die niet met een rivier in verbinding staan ervoor kiezen om de boot niet te laten keuren. "Al zou ik nu adviseren om ze toch maar te laten keuren volgens het overgangsregime. Je weet hoe het gaat bij de overheid. Als er eenmaal certificaten zijn, eist ze al gauw dat je die hebt, ook al is het volgens de regels niet nodig. Je moet namelijk niet gek opkijken als instanties als waterschappen en rijkswaterstaat straks gaan eisen dat je een gecertificeerd varend werktuig hebt."

Het is dus verstandig om dat mee te wegen, adviseert hij bij het nemen van een beslissing. "Het kost nu misschien tussen de € 1200,- en € 2500,- om een vaartuig gecertificeerd te krijgen, maar daarna ben je wel zeven jaar zeker dat je aan alle eisen voldoet."

TEKST & FOTO'S: **Toon van der Stok**