

Doel van het interview:

Doel van het interview is om te onderzoeken of aanpassingen aan het Klein Vaarbewijs (KVB) nodig zijn om de veiligheid op de steeds drukker wordende waterwegen te waarborgen. Deze veiligheidsaspecten zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).

De veiligheidswaarde, omvat alle maatregelen die nodig zijn om een schip veilig te kunnen navigeren. Dit houdt in dat de schipper en bemanning alle stappen moeten nemen om aanvaringen te voorkomen, door met deskundigheid en vaardigheid te varen volgens nationale en internationale regelgeving, vooruitziend en in overleg handelend. De schipper moet goed zeemanschap tonen en is verantwoordelijk voor de reisvoorbereiding, de navigatie tijdens de reis, en het anticiperen op en reageren in bijzondere situaties. Degene die het schip bestuurt, moet in ieder geval een minimumleeftijd hebben en over de nodige bekwaamheid beschikken.

In het examen voor het KVB is dit doorvertaald in vragen voor de volgende categorieën:

- Navigatie en vaarregels
- Veiligheidsvoorschriften
- Meteorologie
- Basisprincipes van motortechniek en elektrische systemen
- Milieuvoorschriften

In dit interview hebben we het over de volgende soorten recreatievaart:

- Motorboot korter dan 15 meter
- Motorboot korter dan 15 meter, maar sneller dan 20 km per uur door het water kan varen
- Motorboot langer dan 15 meter tot max. 25 meter
- Motorboot langer dan 15 meter tot max. 20 meter bedrijfsmatig
- Zeilboot korter dan 15 meter
- Zeilboot langer dan 15 meter tot max. 25 meter

Algemene informatie:

Naam: [Paul van Well](#)

Organisatie: [HISWA-RECRON](#)

Welke doelgroep: [Ondernemersorganisatie](#)

HISWA/RECRON

- Graag wat meer achtergrond over:
 - Wat is de missie en visie
 - Welke doelstellingen horen hierbij en hoe vult uw organisatie deze in.

HISWA-RECRON is de ondernemersorganisatie voor bedrijven in de watersport en recreatie. Zij ondersteunen, verbinden en promoten hun leden, en behartigen de (collectieve) belangen van deze bedrijven op regionaal, nationaal en internationaal niveau.

Missie en Visie

Doelstellingen en Invulling

HISWA-RECRON heeft vijf speerpunten geformuleerd die hun beleidsthema's vormen:

1. **Leefomgeving:** Zorgen voor een aantrekkelijke en duurzame omgeving voor recreatie en watersport.
2. **Duurzaamheid:** Bevorderen van duurzame praktijken binnen de sector.
3. **Wet- en regelgeving:** Invloed uitoefenen op en ondersteuning bieden bij relevante wet- en regelgeving.
4. **Kwaliteit:** Stimuleren van hoge kwaliteitsstandaarden binnen de aangesloten bedrijven.
5. **Positionering:** Versterken van de positie en het imago van de sector.

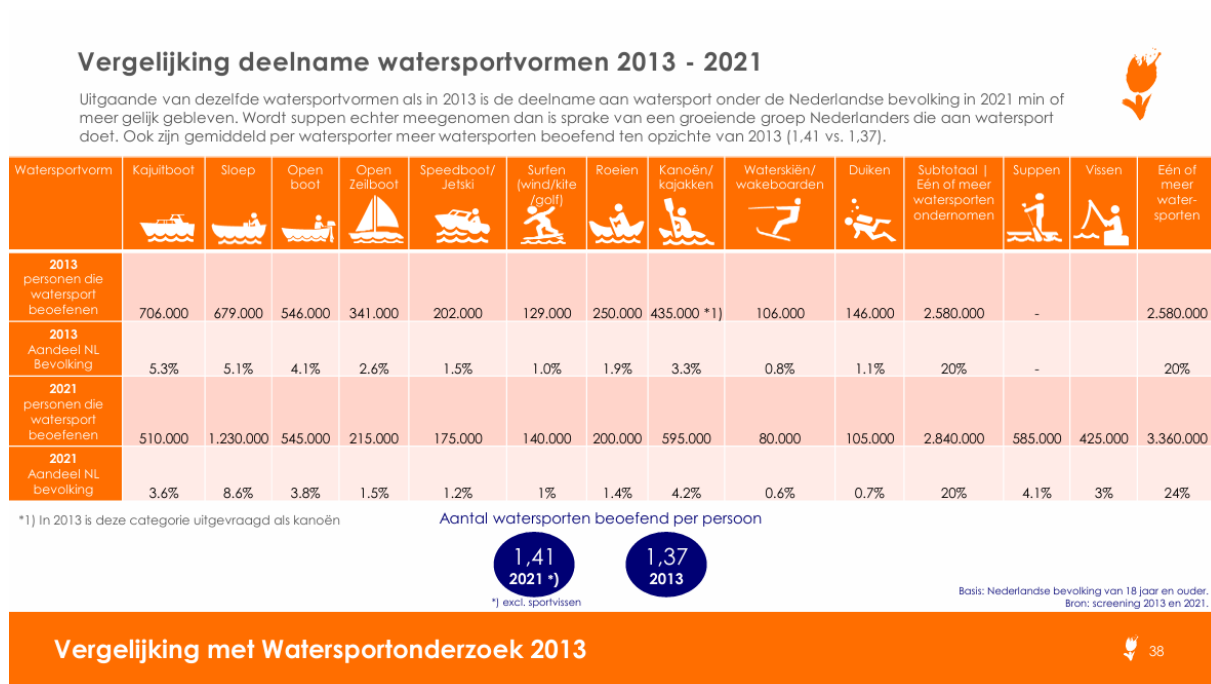
Deze speerpunten worden ingevuld door middel van belangenbehartiging, het fungeren als kenniscentrum, het bieden van een netwerk voor ondernemers, en het werken aan de professionalisering van de arbeidsmarkt.

HISWA-RECRON speelt een actieve rol in de campagne 'Varen doe je Samen!' door als een van de samenwerkende partners bij te dragen aan het vergroten van de veiligheid op en rond het water. Zij bundelen hun kennis, netwerken en communicatiekracht om vaarweggebruikers te motiveren de vaarwegen en wateren veilig met elkaar te delen.

- Herkent uw organisatie het beeld van drukkeren vaarwegen? Zo ja, welke oorzaken zijn hierbij te benoemen? Zo nee, hoe is dit beeld naar uw mening ontstaan.

Antwoord:

Uit het *Watersportonderzoek 2021* blijkt dat de watersport als geheel niet groeit. Binnen de watersport zijn er echter segmenten, zoals sloepen en suppen, die wel een toename laten zien. Deze groei doet zich vooral voor in specifieke geografische gebieden met geschikt vaarwater voor sloepen. Daarentegen wordt verwacht dat het aantal zeilboten dat rondvaart door de vergrijzing verder zal afnemen. Deze daling is al enige tijd geleden ingezet.



Bron: Watersportonderzoek 2013- 2021

- Hoe raakt dit beeld de recreatievaart en met name ook de diverse categorieën.
- Helaas is ook de pleziervaart betrokken bij ongevallen op de vaarwegen. Zijn er meer achtergronden te schetsen bij deze ongevallen? Hoe heeft dit al dan niet een relatie met het KVB?

Antwoord: Hiervoor is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig om dit te kunnen bepalen, aangevuld met aanvullend onderzoek op de ongevallendatabase.

In 2023 vonden in Nederland vijf significante scheepsongevallen plaats, waarbij acht dodelijke slachtoffers vielen. Hieronder een overzicht van deze incidenten:

1. **Vissersbootje op de vaarweg Noord-Volkerak bij Dinteloord:**
Drie Duitse sportvissers kwamen om het leven toen hun recreatieve vissersbootje kapseisde.
2. **Vissersbootje op de Maas bij Heijen, Limburg:**
Twee personen overleden en één raakte lichtgewond nadat hun recreatieve vissersbootje omsloeg.

3. Vissersbootje op de Maas in Maastricht:

Een persoon overleed en een ander raakte zwaargewond toen hun bootje, na een motorstoring, stuurloos op een stuw afdreef en omsloeg.

4. Zeiljacht op het IJsselmeer:

Een persoon viel overboord en overleed na een klap van de giek tijdens het overstag gaan.

5. Binnenvaartschip bij de Mullerkade in Rotterdam:

Een binnenvaartschip voer tegen de wal en andere schepen aan. De schipper, vermoedelijk onwel geworden, kwam bekneeld te zitten onder de stuurhut en overleed.

Verdeling ongevallen beroepsvaart en recreatievaart

Het aantal significante ongevallen in de recreatievaart steeg van 80 in 2022 naar 96 in 2023. Vooral het aantal enkelvoudige ongevallen nam toe, van 51 naar 72. Veel van deze incidenten waren gerelateerd aan scheepsbranden (20) en zinkende schepen (28).

Deze cijfers zijn afkomstig uit een rapport van Rijkswaterstaat, zoals vermeld in de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer (Den Haag, 20 juni 2024).

Analyse door HISWA-RECRON

HISWA-RECRON heeft deze ongevallen bestudeerd en concludeert dat veel van deze enkelvoudige incidenten niet voorkomen hadden kunnen worden door het behalen van een Klein Vaarbewijs (KVB) of aanscherpen van de eisen. Eerdere analyses over een periode van tien jaar tonen hetzelfde beeld.

Daarnaast heeft HISWA-RECRON de Tweede Kamercommissie verzocht om in te zetten op verbetering van de ongevallendatabase. Een uitgebreidere en beter gestructureerde database kan bijdragen aan onderzoek naar trends en oorzaken van incidenten, zoals dat in het Verenigd Koninkrijk wordt gedaan.

Dit koppelt de wetgeving aan de praktijk en biedt de overheid een middel om continu toezicht te houden en regulering waar nodig aan te passen.

- Zijn bepaalde soorten recreatievaart vaker betrokken bij de ongevallen?

Antwoord: Hiervoor is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig om dit te kunnen bepalen, aangevuld met aanvullend onderzoek.

- Kijkend naar het huidige KVB: zou er meer kennis moeten worden overgedragen over bijv. technische eisen maar ook over gedrag en bekwaamheid op het water? Dit ook in relatie tot de mogelijke achtergronden bij de ongevallen (alcohol, veroorzaken hinder, te snel varen)?

Antwoord: Hiervoor is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig om dit te kunnen bepalen, eventueel aangevuld met aanvullend onderzoek.

- Zou de bekwaamheidseis gebaat zijn bij een mogelijke invoering van een praktijkexamen?

Antwoord: Nee, ook voor deze vraag geldt dat deze beter beantwoord kan worden met een kwalitatief goede ongevallendatabase en onderzoek naar de oorzaken en omstandigheden van ongevallen. De praktische input die HISWA-RECRON ontvangt van scheepsverhuurders geeft het volgende weer:

1. Buitenlandse vaarbewijzen met praktijkexamens genereren geen betere schippers. Verhuurders geven aan dat zij vooral kijken naar de vaarervaring van huurders, ongeacht het type vaarbewijs. Een Duits vaarbewijs met praktijkexamen, bijvoorbeeld, leidt niet perse tot betere schippers.
2. Verschillen in botencategorieën maken een praktijkexamen minder praktisch: Binnen botensegmenten bestaan aanzienlijke verschillen in aandrijving en bediening. Een sloep vaart bijvoorbeeld heel anders dan een zeiljacht, wat een uniforme praktijktoets bemoeilijkt.
3. Het toevoegen van een praktijkexamen zal de kosten voor het behalen van een vaarbewijs verhogen. Dit kan het draagvlak onder watersporters voor het behalen van een vaarbewijs aantasten. Op dit moment geeft het CBR jaarlijks ongeveer 28.000 vaarbewijzen uit, terwijl de vaarbewijsplicht voor een veel kleinere groep van toepassing is. Dit wijst op een breed draagvlak onder watergebruikers voor het behalen van een vaarbewijs.

Kortom, verdere analyse en betere gegevens zijn essentieel om het effect van eventuele nieuwe regelgeving goed te kunnen beoordelen.

- Hoe staat uw organisatie tegenover mogelijke aanpassingen van het KVB bijv. zwaardere kwalificatie-eisen voor de diverse categorieën of het verplicht stellen van een vaarbewijsplicht voor iedereen op de hoofdvaarwegen? Ook het aanpassen van de huidige categorieën of aanpassen van de leeftijdsvereisten zouden hierbij kunnen worden meegenomen.

Antwoord: Om de voorgestelde aanpassingen van het Klein Vaarbewijs (KVB) te kunnen beoordelen, is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig, aangevuld met doorlopend en gedetailleerd aanvullend onderzoek. Zonder deze onderbouwing blijft het onduidelijk of dergelijke maatregelen, zoals zwaardere kwalificatie-eisen, een verplichte vaarbewijsplicht voor alle hoofdvaarwegen, of aanpassingen in categorieën en leeftijdsvereisten, daadwerkelijk bijdragen aan meer veiligheid op het water.

Het omzetten van deze vraagstukken in wetgeving kan aanzienlijke impact hebben op de sector. Het kan ontwrichtend werken voor de huidige watersporters, toeleveranciers en de algehele toegankelijkheid van de watersport. Dit terwijl er tot op heden geen overtuigend bewijs is dat dergelijke maatregelen leiden tot significante veiligheidswinst. Een gebalanceerde aanpak, gebaseerd op data en bewezen effectiviteit, is daarom essentieel.

- Kijkend naar de snelle motorboten en bedrijfsmatig vervoer van max 12 personen; zouden daar nog speciale eisen voor moeten gesteld?

Antwoord:

Om te beoordelen of er speciale eisen moeten worden gesteld aan snelle motorboten en het bedrijfsmatig vervoer van maximaal 12 personen, is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig, aangevuld met gericht aanvullend onderzoek. Op basis van de huidige ongevallencijfers ziet HISWA-RECRON op dit moment echter geen aanleiding om veranderingen door te voeren.

- Hoe ziet uw organisatie dat het veiligheidsniveau op de vaarwegen zou kunnen verbeteren, andere opties al dan niet binnen het KVB en de daarbij behorende regelgeving zoals kijkend naar de handhaving, voorlichting e.d.

Conclusie:

De ongevallencijfers geven geen aanleiding om de eisen omtrent het vaarbewijs aan te scherpen of een praktijkexamen in te voeren.

Samenvatting:

De focus moet liggen op het voorkomen van incidenten door proactieve monitoring, waardoor trends en andere risico's sneller worden geïdentificeerd wanneer deze een negatieve impact hebben op de waterrecreatie. Daarnaast is het verbeteren van de veiligheid binnen de waterrecreatie van groot belang.

Dit kan worden bereikt door:

- Het ontwikkelen van een kwalitatief betere ongevallendatabase.
- Het uitvoeren van doorlopend en gericht onderzoek. [MAIB Safety Digest 2/2024](#)
- Het aanpassen van voorlichting op basis van de bevindingen.

De resultaten van het onderzoek naar incidenten moeten worden ingezet om *lessons learned* door te voeren en zo de veiligheid structureel te verbeteren.

Gerichte voorlichting via 'Varen doe je samen':

Stem de voorlichting af op de specifieke oorzaken van ongevallen. HISWA-RECRON en haar onafhankelijke partners kunnen een belangrijke rol spelen door verantwoordelijkheid te nemen en bij te dragen aan het onderzoeken van ongevallen. Deze inspanningen bevorderen een veiligere waterrecreatie.

Voorbeelden : [MAIB Safety Digest 2/2024](#)

Paul

Aanleveren:

1. Bezettingsgraad Jachthavens
2. Brief 2^e kamer

Diesel disaster

fishing vessel | fire

The skipper of an under 10m wooden fishing vessel purchased a diesel heater on the internet and fitted it in the vessel's cabin. Later, while fishing on a cold winter's day, the skipper left the diesel heater running and went aft on deck to work the net. While leaning over the transom, the skipper heard a loud explosion and turned around to see smoke and flames coming out of the wheelhouse.

Other fishing vessels operating nearby saw that the vessel was on fire (Figure 1) and alerted the coastguard and rescued the skipper. The fire could not be extinguished despite the attendance of a lifeboat, and the vessel sank.

While the cause of the fire was unknown, the skipper believed the most likely source to be the recently fitted diesel heater (Figure 2).



Figure 1: The fishing vessel on fire

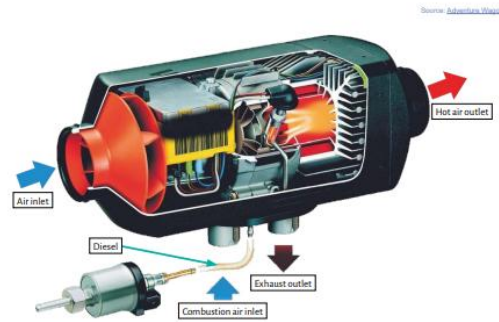


Figure 2: Illustrative diesel heater arrangement

The Lessons

1. **Risk** → A typical diesel heater relies on air being drawn in from outside the vessel and then, after combustion, the hot exhaust gases being safely removed overboard (Figure 2). One of the hazards therefore is that a poorly insulated or sited heater exhaust can cause a fire. This risk increases when the heater exhaust has been inappropriately sited close to a fuel source such as petrol fumes from a fuel tank, hydrogen gas from charging batteries, or the exhaust's proximity to the vessel's flammable fixtures and fittings. Often self-installed by owners as a cost-effective means of heating their vessels the risks associated with this type of equipment are frequently overlooked and poorly understood.

2. **Hazard** → Although not a factor in this accident, a further hazard of diesel heaters is carbon monoxide (CO) poisoning. The tragic outcome of CO poisoning is illustrated in two MAIB reports: *Emma Louise* (MAIB Report 1/2023), where exhaust gas entered the vessel's covered cockpit and led to the loss of two lives, and *Division* (MAIB Report 4/2021¹), where a CO leak from the vessel's diesel-fuelled cabin heater led to the deaths of the two crew.

3. **Mitigation** → The key mitigation to reduce the risk of operating a diesel heater is to purchase products with a UK Conformity Assessed or Conformité Européenne marking² and have the equipment professionally installed.

¹ <https://www.gov.uk/mib-reports/carbon-monoxide-poisoning-on-board-the-sports-cruiser-emma-louise-with-loss-of-2-lives>
² <https://www.gov.uk/mib-reports/carbon-monoxide-poisoning-on-board-cruiser-division-with-loss-of-2-lives>
³ <https://www.gov.uk/guidance/using-the-uk-marking>