

NAUTICAL EXPERTS

NAUTICAL TRAINING & CONSULTANCY

## **Veilig naar zee en veilig weer naar huis**

Een onderzoek naar implementatie van een vaarbewijs voor recreanten die op zee willen varen

6 december 2024





## **Veilig naar zee en veilig weer naar huis**

Een onderzoek naar implementatie van een vaarbewijs voor recreanten die op zee willen varen

Versie 1.0

Datum	6 december 2024
Status	Eindversie





## ***Uitvoerende organisatie en contact details***

<i>Organisatie</i>	Nautical Experts B.V.
<i>Contactpersoon</i>	Evert van Leeuwen
<i>Functie</i>	Nautisch Expert
<i>Organisatie</i>	Nautical Experts B.V.
<i>Onderzoek uitgevoerd door</i>	Evert van Leeuwen, Bouke Bergsma m.m.v. Eric Goedhart
<i>In opdracht van</i>	Rijkswaterstaat Zee en Delta
<i>Adres</i>	Von Bönninghausenlaan 27, Lisse
<i>Telefoon</i>	06-41 44 65 07
<i>E-mail</i>	welcome@nauticalexperts.nl
<i>Website</i>	www.nauticalexperts.nl
<i>Foto voorblad</i>	Zeiljacht vertrekt naar zee bij IJmuiden





## Managementsamenvatting

Een eerder onderzoek uit 2023 kwam met een aanbeveling het kennisniveau van recreatieve scheepvaart beter te borgen. Daaropvolgend heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met Rijkswaterstaat, de opdracht uitgezet nader onderzoek te doen naar de vraag of er een vaarbewijs dient te komen voor Noordzee-recreanten. Het resultaat van dat onderzoek ligt voor u.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de:

- mate van (voldoende) kennis en vaardigheden bij de verschillende type recreanten op de Noordzee;
- mogelijkheden het niveau van kennis en vaardigheden van de recreatieve zeevarenden te borgen nu en in de verwachte toekomst;
- effectiviteit en proportionaliteit van een Noordzee-vaarbewijs (bijvoorbeeld een vaarbewijs 3), als specifieke maatregel.

Om bovenstaande doelen te bereiken hebben we een aantal deelvragen opgesteld. Die deelvragen variëren van benodigde kennis en vaardigheden, onderzoek naar betrokkenheid bij incidenten, oorzaken van incidenten en mogelijkheden kennis en vaardigheden te borgen. Om deze vragen te beantwoorden is gebruik gemaakt van een breed aanbod van nautische expertise en een afvaardiging van de belangrijkste stakeholders van Noordzee-recreanten in Nederland. Op dit moment is er in Nederland geen vaarbewijsplicht of kennis- en/of ervaringsplicht ingesteld voor Noordzee-recreanten.

Na invulling van de deelvragen kon ook worden gekeken of een maatregel als invoering van een Noordzee-vaarbewijs effect kan hebben en of het een proportionele maatregel is. De effectiviteit zal sterk afhangen van de inhoud van een dergelijk vaarbewijs en voor welke categorieën recreatievaart deze gaat gelden. Op binnenwateren geldt de vaarbewijsplicht vanaf 15 meter lengte en 20km/uur snelheid. De doelen van een eventueel in te richten Noordzee-vaarbewijs zijn nog niet gedefinieerd. Dat maakt het nog lastiger iets te zeggen over het effect en wat dat bij kan dragen aan die doelen.

Noordzee-recreanten zijn betrokken bij incidenten; dat staat vast. In aantal zijn dat er best veel ten opzichte van beroepsvaart maar in ernst spelen ze een geringe rol. Een gegeven is wel, enkel betrokkenheid bij een incident zegt nog niets over kennis en vaardigheden als dit niet nader is onderzocht. Wat niet vaststaat zijn de oorzaken en achterliggende oorzaken. Er is werk te verrichten op het gebied van incidenten registraties en onderzoek naar oorzaken. Om het nog ingewikkelder te maken, er zijn ook lacunes in zicht op de doelgroep. Een deel is zichtbaar en dat zijn recreanten die kennis, vaardigheden en risicovermindering serieus nemen maar van dat deel dat niet zichtbaar is, weten we nog niet veel en dat is wel nodig alvorens een maatregel te nemen als een Noordzee-vaarbewijs implementeren.

Mocht het nodig zijn, een Noordzee-vaarbewijs is een middel om kennis en vaardigheden aan te brengen en te borgen. Dat vaarbewijs moet dan wel gericht zijn op kennis en vaardigheden die nodig zijn op zee. Dat kan best een rigoureuze maatregel zijn voor bestaande recreanten maar om het te verkrijgen stellen we verschillende routes voor. We hebben in dit onderzoek namelijk ook gezien dat een deel van de doelgroep geschikt is voor zelfregulering met een bestaande infrastructuur van training en begeleiding. We introduceren daarom ter overweging het instrument 'Erkennen van Verworven Competenties'.





Dat de doelen nog niet helder zijn en dat de doelgroep niet goed in kaart is gebracht heeft ook gevolgen voor het proportionaliteitsvraagstuk. Die vraag, of invoering van een Noordzee-vaarbewijs een proportionele maatregel is, konden wij niet volledig met 'ja' beantwoorden op basis van de verzamelde gegevens en informatie.

Goed incidentenonderzoek of een gedegen risicoanalyse is nog niet gemaakt. Daarmee komt ook het proportionaliteitsvraagstuk onder druk te staan. Een vaarbewijsplicht kan zeker nuttige doelen bereiken, mits er wordt nagedacht over een aantal criteria om ook het beoogde effect te realiseren.

De vraag of betere borging van kennis en vaardigheden alleen kan door het invoeren van een Noordzee-vaarbewijs, kan niet volmondig met 'ja' worden beantwoord. Uit dit onderzoek volgen negen aanbevelingen, drie voor nader onderzoek en zes voor een Noordzee-vaarbewijs zelf. Nader onderzoek is nodig om te komen tot het juiste besluit dat het gewenste effect nastreeft. Pas dan kan opnieuw gekeken worden naar de proportionaliteit. Andere aanbevelingen beschrijven hoe een maatregel als een Noordzee-vaarbewijs kan worden ingericht om effectief en proportioneel te zijn.

De vijf belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Verbeter incidentregistraties, onder andere door meer informatie te verzamelen.
- Breng de doelgroep beter in kaart om doel en effect van maatregelen beter op elkaar te laten aansluiten.
- Maak een risicoanalyse om risico's en risicogebieden in kaart te brengen.
- Breng, bij implementatie van een Noordzee-vaarbewijs, onderscheid aan tussen varen onder de kust en verder op zee.
- Overweeg toevoeging van praktische vaardigheden bij een Noordzee-vaarbewijs.





## Inhoud

### **Managementsamenvatting—3**

### **Inhoud—5**

### **Inleiding—7**

<b>1</b>	<b>Deelopdracht 1: Doelgroep en benodigde kennis—9</b>
1.1	Wie is de recreant op de Noordzee?—9
1.1.1	Doelgroep analyse—9
1.1.2	Nadere omschrijving van de Noordzee-recreant—10
1.1.3	Onderscheid op basis van vaargebied—10
1.1.4	Eigenaar of huurder—12
1.2	Conclusie, wie is de recreant op de Noordzee?—12
1.3	Welke kennis en vaardigheden zijn nodig voor goed zeemanschap?—13
1.3.1	Beschikbare kennis en vaardigheid adviezen—13
1.3.2	Kennis en vaardigheden n.a.v. het rapport 'Goed zeemanschap'—13
1.3.3	Kennis en vaardigheden bepaald door onze nautisch onderwijsexperts—13
1.3.4	Stakeholders expertsessie—14
1.3.5	Nationale kennis- en vaardigheidseisen—14
1.3.6	Kennis- en vaardigheidseisen in omliggende landen—14
1.3.6.1	Eisen België—14
1.3.6.2	Eisen en aanbevelingen Duitsland—15
1.3.6.3	Eisen in het Verenigd Koninkrijk—15
1.3.7	International Certificate of Competence—16
1.4	Conclusie kennis en vaardigheden per doelgroep—16
<b>2</b>	<b>Deelopdracht 2: Incidenten—18</b>
2.1	Inleiding—18
2.2	SOS-database en de Risicoanalyse Noordzee—18
2.2.1	Aandeel recreatievaart ten opzichte van totaal aantal scheepsongevallen—19
2.2.2	Locatie van scheepsongevallen—19
2.2.3	Aard van de incidenten op basis van registraties in de SOS-database—20
2.2.4	Scheepstype betrokken bij scheepsongevallen—20
2.3	Incidentenregistraties bij de KNRM—21
2.3.1	KNRM en aantallen registraties—21
2.3.2	Aard van de incidenten op basis van registraties in de KNRM-database—21
2.4	Welke rol spelen de doelgroepen bij de incidenten—22
2.5	Conclusies betrokkenheid recreatievaart bij incidenten—23
<b>3</b>	<b>Deelopdracht 3: Oorzaken van incidenten—24</b>
3.1	Factoren die ten grondslag liggen aan incidenten—24
3.2	Conclusie factoren die ten grondslag liggen aan incidenten—25
3.3	Kennis en vaardigheden versus incident oorzaken—25
3.4	Gegevens over kennis en vaardigheden van Noordzee-recreanten—27
3.5	Conclusie verhouding kennis en vaardigheden bij incidenten—27
<b>4</b>	<b>Deelopdracht 4: Verbetermaatregelen—29</b>
4.1	Voorlichting—29
4.2	Educatie en training—29
4.3	Oefening en ervaring—30
4.4	Erkennen van competenties—30





4.5	Implementatiemethode—31
4.6	Conclusie methode om kennis en vaardigheden te verbeteren—31
<b>5</b>	<b>Deelopdracht 5: Noordzee-vaarbewijs—33</b>
5.1	De veranderende Noordzee—33
5.2	Toenemende incidenten—34
5.3	Aansluiting bij omringende landen—34
5.4	Veranderend doelgroep profiel of omvang—35
5.4.1	Profiel recreant—35
5.4.2	Omvang doelgroep—35
5.5	Inhoud voor een vaarbewijs—36
5.6	Conclusie in welke mate het gebrek aan vaarbewijzen een rol speelt en hoe dit kan verbeteren.—36
<b>6</b>	<b>Deelopdracht 6: Proportionaliteit—38</b>
6.1	Wat voor vaarbewijs—38
6.2	Effectiviteit van een vaarbewijs—38
6.3	Conclusie effecten invoering van een Noordzee-vaarbewijs—39
6.4	Proportionaliteit—40
6.4.1	Noodzakelijkheid—40
6.4.2	Is de maatregel geschikt om het doel te behalen—40
6.4.3	Staat de maatregel in verhouding tot de nadelen voor de doelgroep—40
6.5	Conclusie proportionaliteitsvraagstuk—41
<b>7</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen—43</b>
7.1	Conclusies—43
7.2	Aanbevelingen voor verder onderzoek—44
7.3	Aanbevelingen voor een Noordzee-vaarbewijs—44
<b>Bijlage A</b>	<b>International Certificate of Competence (ICC)—46</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Kennis en vaardigheden analyse—47</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Incidentregistraties—51</b>
<b>Bijlage D</b>	<b>Resultaat uit stakeholders-sessie—52</b>





## Inleiding

### *Aanleiding*

In 2023 heeft STC Nestra in opdracht van DGLM een onderzoek gedaan naar goed zeemanschap op de Noordzee. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van literatuuronderzoek en interviews. Door STC Nestra worden vijf aanbevelingen gedaan, waaronder het *beter borgen van het kennisniveau van recreatieve scheepvaart*. Er is behoefte aan verdiepend vervolgonderzoek naar de kennis en vaardigheden van verschillende typen recreanten op de Noordzee, evenals verdieping op mogelijke ingrepen of maatregelen, met specifieke aandacht voor opleidingen, educatie en een Noordzee-vaarbewijs.

Voor de recreatievaart gelden er vanuit Nederland of internationaal geen opleidingseisen voor varen op de Noordzee. Wel zijn op de gehele Noordzee bijvoorbeeld COLREGS 1972 regels van toepassing, dit zijn echter regels en geen opleidingseisen. Een deel van de kennis die nodig is voor goed zeemanschap is opgenomen in de opleidingseisen voor vaarbewijs 2; zo wordt daarin ook ingegaan op, markeringssysteem IALA A, meteorologie, etc. Maar zaken die essentieel zijn op zee, zoals COLREGS 1972, zijn daarin niet opgenomen.

### *Doel*

Het doel van deze opdracht is inzicht te geven in:

- de mate van (voldoende) kennis en vaardigheden bij de verschillende type recreanten op de Noordzee;
- mogelijkheden het niveau van kennis en vaardigheden van de recreatieve zeevarenden te borgen, nu en in de verwachte toekomst;
- de effectiviteit en proportionaliteit van een Noordzee-vaarbewijs (bijvoorbeeld een vaarbewijs 3), als specifieke maatregel.

### *Aanpak*

Om tot het doel van deze opdracht te komen zijn er zeven deelopdrachten vastgesteld.

1. Wie is de recreant op de Noordzee en welke kennis en vaardigheden zijn (per doelgroep) nodig voor goed zeemanschap op de Noordzee?
2. In welke mate is recreatievaart betrokken bij incidenten op de Noordzee en welke rol spelen de verschillende doelgroepen hierin?
3. Welke voornaamste factoren liggen ten grondslag aan (ernstige) incidenten en hoe verhoudt zich dit tot het (vereiste) niveau van kennis en vaardigheden bij de verschillende doelgroepen?
4. Wat voor maatregelen zijn denkbaar en effectief om het niveau van kennis en vaardigheden te verbeteren en welke rol speelt educatie en opleiding hierin?
5. In welke mate speelt (het gebrek aan) vaarbewijzen voor de Noordzee een rol en (hoe) zou dit kunnen verbeteren?
6. In hoeverre is het invoeren van een Noordzee-vaarbewijs naast een effectieve ook een proportionele maatregel?
7. Het houden van interviews met relevante stakeholders en vervolgens het organiseren van een expertsessie waarin bovenstaande vragen en uitkomsten gezamenlijk besproken worden.

De werkwijze van Nautical Experts voor dit onderzoek, is dat wij informatie verzamelen uit eerdere onderzoeksresultaten en incidentregistraties uit Nederland.







We gaan kijken in omliggende landen of en hoe een kennisborgingssysteem daar is ingeregeld voor recreanten en we maken voor een groot deel gebruik van onze nautische expertise. Daarnaast halen we expertise uit de sector door middel van het ophalen van informatie en een expertsessie met belangrijke stakeholders.





## 1 Deelopdracht 1: Doelgroep en benodigde kennis

Wie is de recreant op de Noordzee en welke kennis en vaardigheden zijn (per doelgroep) nodig voor goed zeemanschap op de Noordzee?

### 1.1 Wie is de recreant op de Noordzee?

#### 1.1.1 Doelgroep analyse

De recreant op de Noordzee is veelzijdig. Die varieert van (kite)surfers, sloepen en opblaasbare boten vanaf het strand, visbootjes tot kleine en forse zeiljachten en alles daartussenin. De recreant, pleziervaart, op de Noordzee is niet gebonden aan (vaar)regelgeving. Er zijn geen veiligheids- of uitrustings-eisen, geen opleidingseisen en er worden weinig operationele eisen gesteld aan het pleziervaartuig<sup>1</sup>. Een marifoon voor radiocommunicatie of identificatiemiddel zoals Automatic Identification System (AIS) zijn niet vereist<sup>2</sup> voor pleziervaartuigen onder de 20 meter.

Zo veelzijdig als de soort schepen, zo veelzijdig zijn ook de recreanten. Vlak onder de kust (grofweg tot 5 mijl) zijn de dagrecreanten actief, wat verder zien we vissers, motorboten en zeilers die wrakken of kustplaatsen bezoeken. Deze groepen hebben geen tot beperkte interactie met beroepsvaart, voornamelijk in de buurt van havenmondingen. Dan is er de groep (meer) ervaren of avontuurlijke zeezeilers die internationale bestemmingen aandoen en daardoor verder de zee op gaan, windturbineparken en zeeroutes passeren waarbij interactie met beroepsvaart te verwachten is. Deze doelgroep vaart langere afstanden en is daardoor meer afhankelijk van zelfredzaamheid en anticiperen op veranderende omstandigheden.

Het 'Watersportonderzoek 2021'<sup>3</sup> biedt waardevolle informatie over de watersporter. Daar is te lezen welke watersportvorm in welke gebieden actief is. Doordat ons onderzoek zich richt op de Noordzeegaande recreant die met een boot de zee op vaart is deze uit de gegevens van het Watersportonderzoek gefilterd. Als er in ons onderzoek gesproken wordt over 'de recreant' worden de recreanten bedoeld die de Noordzee bevaren met een kajuit- of open zeilboot, motorboot of sloep. De motorboot, sloep en open zeilboot zal zich vaker dicht onder de kust bevinden en de kajuitzeilboot zal ook verder buiten de kust te vinden zijn. De overige doelgroepen zoals (kite)surfers, roeiers en kanoërs zijn buiten beschouwing gelaten.

In Tabel 1 staat het percentage van de watersportrecreanten en bezochte watersportgebieden, toegespitst op de Noordzee en Waddenzee in de jaren 2018 t/m 2021. Onder die recreanten zijn de meeste met een kajuitzeilboot te vinden op zee, op grote afstand gevolgd door de speedboot/jetski en de kajuitmotorboot; recreanten in sloepen en open boten zijn zeer gering te vinden op zee. De percentages verwijzen naar recreanten, inclusief meevarende recreanten op een soort schip in dat vaargebied.

<sup>1</sup> Voor de bouw van een pleziervaartuig is in de EU een CE-markering vereist (RICHTLIJN 2003/44/EG) waarvoor veel pleziervaartuigen zijn uitgezonderd. Verder geldt het COLREG (Collision avoidance Regulations) voor alle schepen op zee.

<sup>2</sup> [Artikel 3 Beleidsregel instelling veiligheidszone windparken op zee](#) verplicht een Marifoon en AIS voor schepen die gebruik maken van doorvaartpassages in windparken.

<sup>3</sup> NBTC en Waterrecreatie NL, 2022, Watersportonderzoek 2021.





Vorm	Kajuitmotor- boot	Kajuitzeil- boot	Sloep	Open boot	Open zeilboot	Speedboot/ Jetski
Waddenzee/ Waddeneilanden	8%	32%	1%	5%	7%	8%
Noordzeekust	3%	20%	2%	1%	5%	9%

Tabel 1: Extract uit 'Watersportonderzoek 2021', met welke vaartuigen op zee wordt gerecreëerd

### 1.1.2 Nadere omschrijving van de Noordzee-recreant

Samen met de opdrachtgever is de doelgroep afgebakend tot recreanten die met een boot de zee op gaan vanuit een haven, onder de kust blijven of verder de Noordzee opvaren naar een andere haven of een ander land. Deze recreanten kunnen eendaagse of meerdaagse tochten maken. Deze recreanten zijn eigenaar van een boot of huren een boot.

In de meeste gevallen kom je van binnenwater als je de zee wilt bereiken met een boot. Er is slechts een kleine groep die vanaf het strand of vanuit een direct aan zee gelegen haven de zee op vaart. Afhankelijk van de snelheid en lengte van de boot komt die recreant dus vanaf water waar de eisen gelden voor een klein vaarbewijs bij een lengte vanaf 15 meter en een snelheid vanaf 20 km/uur.

### 1.1.3 Onderscheid op basis van vaargebied

In België en Duitsland maken ze onderscheid in afstand uit de kust voor de recreatievaart. Hoe verder uit de kust, des te zwaarder de eisen. Iemand die vanaf het strand opereert heeft andere kennis en vaardigheden nodig dan iemand die de zee oversteekt naar bijvoorbeeld Engeland.

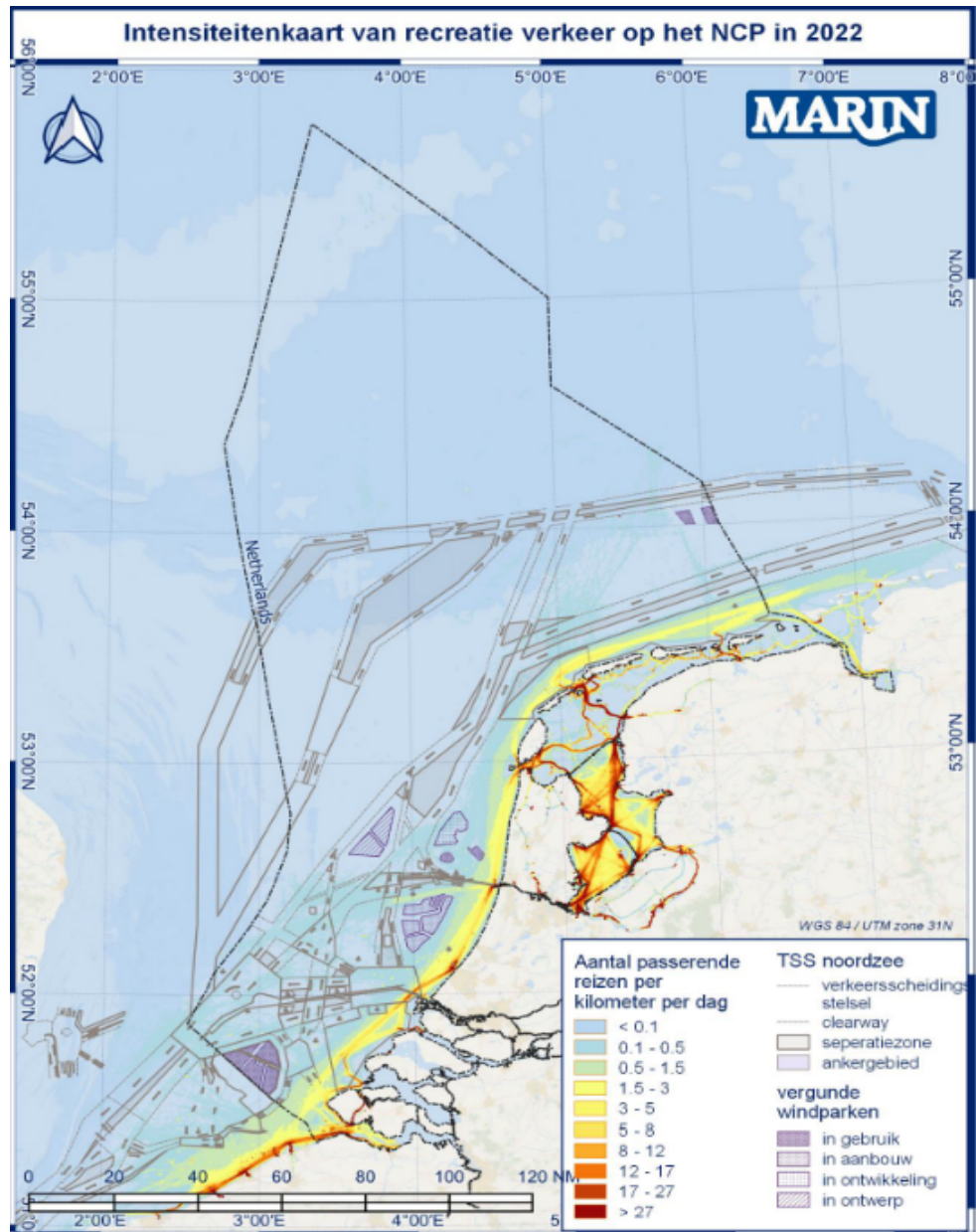
Voor ons onderzoek is het ook goed onderscheid te maken tussen:

- de recreant die in de kustzone blijft, in het zicht van de kust en onder eenvoudig bereik van de reddingsdiensten;
- de recreant die de kustzone verlaat en verder de zee op vaart.

Er is informatie beschikbaar over deze twee doelgroepen uit de Netwerkanalyse 2022 van Marin<sup>4</sup>. De volgende afbeelding is de intensiteitskaart van recreatieverkeer op de Noordzee in 2022. Daarin is duidelijk te zien dat de kuststrook het meest populair is onder de recreanten. Er is concentratie van recreanten op zee rondom de havens; verder is het verkeer gelijkmatig verdeeld onder de kust. Verder op zee is het recreantenverkeer significant minder.

<sup>4</sup> <https://www.noordzeeloket.nl/functies-gebruik/windenergie/scheepvaartveiligheid-moswoz/nieuwsbrieven-moswoz/moswoz-nieuwsbrief-maart-2024-0/resultaten-netwerkanalyse-noordzee-2022-bekend/>





Afbeelding 1: Resultaat Marin analyse, intensiteit doelgroep recreanten.

Deze kaart is gebaseerd op ontvangen AIS<sup>5</sup>-gegevens. Om in beeld te komen op deze kaart moet de boot zijn uitgerust met dit apparaat. Het is niet aannemelijk dat sloepen, open zeilboten, speedboten en jetski's zijn uitgerust met dit apparaat. Je zou dan voorzichtig kunnen concluderen dat deze gegevens voornamelijk kajuitmotor- en kajuitzeilboten bevatten.

Voor dit onderzoek naar benodigde kennis en vaardigheden is het definiëren van verschillende afstanden of specifieke gebieden nog niet relevant. Het is wel relevant voor de vraag of er andere kennis en vaardigheden nodig zijn naarmate de recreant zich verder uit de kust bevindt.

<sup>5</sup> Automatic Identification System





### 1.1.4 Eigenaar of huurder

Zonder nu nog te weten of dit relevant wordt nemen wij mee of een recreant eigenaar of huurder van een boot is. De verhuursector is sterk gericht op huren zonder vaarbewijs, tot 15 meter lengte. Onder die vaarbewijsgrens is er een enorm aanbod van huurschepen. De gegevens uit Tabel 2 zijn overgenomen uit 'Watersportonderzoek 2021' en zijn gebaseerd op recreanten op binnenwater en op zee.<sup>6</sup>

Vorm	Kajuitmotor- boot	Kajuitzeil- boot	Sloep	Open boot	Open zeilboot	Speedboot/ Jetski
Eigen bezit	31%	31%	13%	25%	20%	33%
Gehuurd	22%	22%	57%	32%	41%	20%
Geleend	5%	5%	7%	7%	12%	13%
Meegevaren	50%	50%	1%	2%	2%	3%

Tabel 2: Percentages recreanten die eigenaar zijn, huren of lenen (extract overgenomen uit Watersport onderzoek 2021)

Van de alle kajuitzeilboten op zee en in binnenwater, is ongeveer een derde eigenaar (31%), en een kwart geen eigenaar van de boot (gehuurd 22% en geleend 5%). Van de geënquêteerden kajuitzeilboot-recreanten op zee en op binnenwater, is 50% meegevaren.

### 1.2 Conclusie, wie is de recreant op de Noordzee?

In overleg met de opdrachtgever zijn categorieën zoals surfers en vergelijkbare recreanten uitgesloten. De overige recreanten zijn onder te verdelen in twee hoofdcategorieën.

1. Recreanten die met een boot de zee op gaan vanuit een haven en onder de kust blijven.
2. Recreanten die verder de Noordzee op varen naar een andere haven of een ander land.

Die eerste categorie, de grootste, vaart voor het grootste deel met een kajuitzeil- of kajuitmotorboot en verder met open boten zoals sloepen, speedboot, jetski's. Deze recreanten zullen daardoor niet ver uit de kust komen of van de haven afgaan.

De tweede categorie, een significant kleiner percentage recreanten, vaart met een kajuitzeil- of kajuitmotorboot die geschikt is voor dagtochten, maar ook meerdaagse tochten.

Beide categorieën kunnen huurders of eigenaren zijn. Voor schepen tot 15 meter (en minder dan 20km/uur), het grootste aandeel aan schepen in de verhuur, is geen vaarbewijs nodig.

<sup>6</sup> NBTC en Waterrecreatie NL, 2022, Watersportonderzoek 2021





Afbeelding 2: Voorbeeld van een (huur)boot voor recreanten

### 1.3 Welke kennis en vaardigheden zijn nodig voor goed zeemanschap?

#### 1.3.1 Beschikbare kennis en vaardigheid adviezen

Nationale en internationale (branche) verenigingen en commissies hebben zich al gebogen over de vraag welke kennis en vaardigheden op zee nodig zijn voor recreatievaart. In Nederland hebben we de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) en in het buitenland zijn de Royal Yachting Association en European Boating Association het meest bekend. In Nederland heeft dat onder andere geresulteerd in de opleiding Theoretische Kust Navigatie (TKN). Internationaal zijn er afspraken gemaakt over het International Certificate of Competence (ICC) voor de recreatievaart. In de meeste gevallen is er naast kennis ook een vaardigheidsbehoefte.

#### 1.3.2 Kennis en vaardigheden n.a.v. het rapport 'Goed zeemanschap'

Het rapport 'Goed zeemanschap' benoemt benodigde kennis en informatie die je nodig hebt en die bijdraagt aan het toepassen van goed zeemanschap. Goed zeemanschap en veilig varen op de Noordzee vraagt om meer dan alleen kennis over informatie. Het vraagt ook om het toepassen van die kennis in voorkomende situaties op zee. Op zee wordt een beroep gedaan op zelfredzaamheid bij bijzonderheden. Dan zijn er de vaardigheden die nodig zijn een vaartuig te beheersen in verschillende omstandigheden. Hulp, en al helemaal fysieke hulp, is moeilijk toegankelijk.

#### 1.3.3 Kennis en vaardigheden bepaald door onze nautisch onderwijsexperts

Allereerst is gekeken naar de internationale beroepseisen met daarin aandacht voor de kleinste vaartuigen op zee, het STCW-verdrag<sup>7</sup>. We hebben daarna bepaald welke competenties niet van toepassing waren voor recreatievaart op zee. Dat hebben we gedaan door te kijken naar het doel en de bezigheden van het schip, de wetgeving die van toepassing is en de apparatuur die aan boord verplicht aanwezig moet zijn. We hebben ook gekeken naar beginselen van goed zeemanschap. Op zee dien je vaardig te zijn in het navigeren onder alle mogelijke omstandigheden. Je

<sup>7</sup> Het STCW-verdrag (Standards for Training Certification and Watchkeeping), opgesteld door de International Maritime Organisation





dient grondige kennis te hebben over de verkeersregels. Daarnaast is de juiste voorbereiding, zelfredzaamheid en anderen kunnen assisteren of redden van belang op zee, waar hulp van buitenaf moeilijk of niet aanwezig is. Om die reden is het streven naar voorkomen van risicovolle situaties belangrijk. Deze uitgangspunten zijn als basis genomen en de competenties die andere organisaties hebben bepaald zijn na analyse van die competentie met elkaar vergeleken in een tabel (zie Bijlage B). Het niveau van kennis kan variëren, afhankelijk van de risico's en de te verwachten situaties. Dicht onder de kust is makkelijker hulp bereikbaar dan ver uit de kust. Ook kunnen bij veranderende weersomstandigheden sneller aanpassingen worden gedaan aan de reis door bijvoorbeeld naar een haven te gaan. De doelgroep onder de kust zal ook meer gericht zijn op dagrecreatie in plaats van meerdaags verblijf op zee.

#### *1.3.4 Stakeholders expertsessie*

Met verschillende betrokken verenigingen, organisaties en deskundigen vanuit de zeevarende recreatievaart is een expertsessie gehouden. In die sessie zijn gedachten uitgewisseld over wat belangrijk wordt geacht om als recreant veilig naar zee te kunnen gaan en veilig terug te keren. Op het gebied van benodigde kennis en vaardigheden zijn alle partijen het nagenoeg eens. Wat ook nadrukkelijk naar voren kwam is het belang van vaardigheid en competent zijn. De Noordzee is geen eenvoudig vaarwater en ervaring is wenselijk. Alleen het aantonen van kennis, zonder ervaring, wordt als onvoldoende gezien.

#### *1.3.5 Nationale kennis- en vaardigheidseisen*

Pleziervaartuigen met een lengte van 15 tot 25 meter en motorboten korter dan 15 meter, die sneller dan 20km/uur door het water kunnen varen mag je alleen besturen met een vaarbewijs. Dat mag met een klein vaarbewijs 1. Wil je ook varen op groter water zoals de Waddenzee, het IJsselmeer of de Schelde, is er een klein vaarbewijs 2 nodig. Om pleziervaartuigen van 25 tot 40 meter te varen moet je in bezit zijn van een groot pleziervaartbewijs 2. Deze eisen gelden tot aan de zogenaamde basislijn (de kustlijn). Daarbuiten, voor het varen op de Noordzee, zijn geen eisen gesteld aan kennis en/of vaardigheden.

#### *1.3.6 Kennis- en vaardigheidseisen in omliggende landen*

Educatie en training voor zeevarenden is niet nieuw. Benodigde kennis en competenties voor beroepsvaart op zee zijn wereldwijd vastgesteld in een verdrag (STCW)<sup>8</sup>. Dit verdrag betreft beroepseisen voor beroepsvaart. Daarin is onderscheid gemaakt naar de omvang van schepen en vaargebied. Ervaring en praktische vaartijd maken altijd een cruciaal onderdeel uit om een certificaat te kunnen krijgen.

##### *1.3.6.1 Eisen België*

België stelt eisen aan de Noordzee-recreant<sup>9</sup>. De verplichting in België begint bij sneller dan 20km/uur en een lengte groter dan 15 meter. Op zee is een vaarbrevet verplicht afhankelijk van het vaargebied op zee. België maakt op de Noordzee onderscheid in drie soorten vaarbrevet: algemeen stuurbrevet, brevet yachtmans en brevet yachtnavigators. Bij een lengte groter dan 24 meter grijpt België naar het internationale verdrag voor beroepszeevervaart competenties.

<sup>8</sup> Het STCW verdrag (Standards for Training Certification and Watchkeeping).

<sup>9</sup> Bron: [mobiliteit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/verplichting-vaarbrevet](https://mobiliteit.belgium.be/nl/scheepvaart/pleziervaart/bestuurder/verplichting-vaarbrevet)





De onderverdeling in België voor de Noordzee is:

- De zone vanaf het strand tot 6 zeemijl (Algemeen stuurbrevet verplicht).
- De zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl (brevet yachtman aanbevolen).
- De zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl (brevet yachtman aanbevolen).
- De zone voorbij 200 zeemijl (brevet yachtnavigator aanbevolen).

Het Algemeen stuurbrevet<sup>10</sup> is geldig in de Belgische territoriale zee en de EEZ wanneer er sprake is van particulier gebruik (dus geen bedrijfs- en beroepsmatig gebruik). Dit is dus voldoende om te varen met een pleziervaartuig dat door een motor wordt voortbewogen, sneller dan 20km/uur kan varen, of een romplengte groter dan 15 meter heeft. Elk Noordzee-vaarbrevet kent een theoretisch deel en een praktisch deel, die beide geëxamineerd worden. Wat verder opvalt is dat de aanvrager een medisch attest moet hebben waarmee kan worden aangetoond dat de aanvrager medisch geschikt is.

#### 1.3.6.2 Eisen en aanbevelingen Duitsland

Ook Duitsland kent regels voor het recreatief gebruik van de Noordzee met motor- of zeilboten. Er zijn eisen en aanbevelingen. Op zee hanteert Duitsland een onderverdeling in afstand tot de kust. Duitsland hanteert geen snelheid en/of lengtegrens voor pleziervaart.

De onderverdeling in Duitsland voor de Noordzee is:

- Maximaal 3 mijl uit de kust (Sportboot Führerschein, SBF See).
- Maximaal 12 mijl uit de kust (Sportküstenschifferschein, SKS).
- Maximaal 30 mijl uit de kust (Sportseeschifferschein, SSS).
- Wereldwijd varen (Sporthochseeschifferschein, SHS).

Voor de eerste drie certificaten geldt dat er een theoretische en praktische (vaardigheid) eis is waaraan moet worden voldaan. De praktische eis varieert van een praktijkexamen tot aantonen van een minimale hoeveelheid ervaring. Voor elke opschaling is het lagere certificaat een instroomeis. Voor het wereldwijd varen is naast het theoretische examen en de vaarervaring geen praktisch examen meer nodig. Voor het aanschaffen en vervoeren van maritieme noodsignalen van pyrotechnische aard is een aanvullend certificaat nodig. Ook in Duitsland is een gerichte medische geschiktheid noodzakelijk.

Belangrijk, alleen het SBF See certificaat is een eis, dus tot 3 mijl uit de kust, de rest van de certificaten zijn aanbevolen en zijn niet verplicht gesteld. Wel is het door die eis zo dat elke recreant op zee minimaal het SBF See certificaat heeft omdat je altijd door de eerste zone van 3 mijl moet varen en omdat het voor alle pleziervaartuigen geldt.

#### 1.3.6.3 Eisen in het Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk spelen meerdere variabelen een rol. Het motorvermogen, type en/of omvang van de boot en het varen bij daglicht of tijdens donkere uren. De rode draad is in elk geval het International Certificate of Competence. De eisen bestaan altijd uit een theoretisch en praktisch deel en een gezondheidsverklaring. Bij een motorvermogen van meer dan 10PK is een International Certificate of

---

<sup>10</sup> Dit is in aanvulling op het Belgische 'Beperkt stuurbrevet' dat voor de binnenwateren nodig is. Het beperkt stuurbrevet komt overeen met het Nederlandse Klein Vaarbewijs 1.







Competence (ICC) of een National Boat License, uitgegeven door of namens de overheid, verplicht.

### 1.3.7 *International Certificate of Competence*

Het International Certificate of Competence (ICC) geldt als een internationale standaard. Wie als schipper in het buitenland met een pleziervaartuig wil varen heeft vaak een ICC nodig. Het ICC is afkomstig uit internationale afspraken en elk land dat deze afspraken implementeert kan een ICC afgeven als iemand aan de eisen voldoet. In ons omringende landen zien we ook dat de nationale eisen leiden tot de afgifte van een ICC.

De aanvrager dient te kunnen bewijzen dat hij of zij voldoende kennis heeft van de regelgeving over pleziervaartuigen en nautische en technische kennis die nodig is om veilig te navigeren op binnenwateren en/of kustwateren, en deze kennis ook in de praktijk kunnen toepassen<sup>11</sup>. Als de aanvrager al in het bezit is van een officieel door de lidstaat uitgegeven certificaat of bewijs, dan kan dat land een ICC afgeven zonder dat de aanvrager nog een examen moet afleggen, mits aan de inhoudelijke eisen van het ICC, zoals onder Annex I paragraaf II (zie Bijlage A) beschreven, is voldaan.

Nederland geeft het ICC ook af op basis van een reeks kennisbewijzen die genoemd worden in de Binnenvaartregeling. Artikel 7.25 Binnenvaartregeling geeft de mogelijkheid om een ICC Coastal te krijgen op grond van het Klein Vaarbewijs 2. In tegenstelling tot hetgeen is gesteld in de Resolutie die ten grondslag ligt aan het ICC hoeft je in Nederland geen (aanvullende) praktijkervaring aan te tonen. Het Klein Vaarbewijs 2 is voldoende en dat kan worden verkregen zonder praktijkervaring.

## 1.4 **Conclusie kennis en vaardigheden per doelgroep**

Over benodigde zinvolle kennis- en vaardigheidsgebieden bestaat niet veel onenigheid. De diepgang van die kennis en mate van vaardigheden kunnen variabel zijn afhankelijk van uiteenlopende factoren. Daarin speelt met name de afstand tot de kust een rol, des te groter die afstand des te meer een beroep wordt gedaan om meer, of andere kennis en vaardigheden.

Op de volgende hoofdonderdelen zijn kennis en vaardigheden nodig om veilig te kunnen varen op de Noordzee en goed zeemanschap te kunnen toepassen:

- |                            |                     |                           |
|----------------------------|---------------------|---------------------------|
| • Reisplanning             | • Meteorologie      | • Veiligheid aan boord    |
| • Navigatie                | • Uitkijk houden    | • Verkeersregels          |
| • Communicatie (nautische) | • Manoeuvreren      | • Omgaan met Instrumenten |
|                            | • Milieumaatregelen | • Noodgevallen            |
|                            | • Wetgeving         |                           |

Voor het grootste deel komen deze onderwerpen terug in bestaande opleidingen, trainingen en eisen. Wat opvalt, zowel in eisen van omringende landen, maar ook in wensen en verwachtingen is dat naast theoretische kennis, vaardigheden en ervaring als belangrijk wordt gezien.

---

<sup>11</sup> Resolutie 40, Annex I, Lid II, paragraaf: 2b: the ability to apply this knowledge in practice. 3.2 Ability to apply the nautical and technical knowledge in practice.





Als we deze kennisgebieden toepassen op de twee doelgroepen uit paragraaf 1.2, zijn er verschillen afhankelijk van de afstand tot de kust. We kunnen dan onderscheid maken in basiskennis en gevorderde kennis en vaardigheid per onderwerp.

<b><i>Kennisgebied en vaardigheidsgebied</i></b>	<b>Onder de kust Dagrecreatie</b>	<b>Ver uit de kust/ meerdaagse reizen</b>
<i>Reisplanning</i>	Basis	Gevorderd
<i>Navigatie</i>	Basis	Gevorderd
<i>Communicatie</i>	Basis	Gevorderd
<i>Instrumenten</i>	Basis	Gevorderd
<i>Meteorologie</i>	Basis	Gevorderd
<i>Uitkijk houden</i>	Basis	Gevorderd
<i>Manoeuvreren</i>	Gevorderd	Gevorderd
<i>Milieumaatregelen</i>	Basis	Basis
<i>Wetgeving</i>	Basis	Basis
<i>Veiligheid</i>	Basis	Gevorderd
<i>Verkeersregels</i>	Gevorderd	Gevorderd
<i>Noodgevallen</i>	Basis	Gevorderd

*Tabel 3: Benodigde kennis en vaardigheden per doelgroep*





## 2 Deelopdracht 2: Incidenten

*In welke mate is recreatievaart betrokken bij incidenten op de Noordzee en welke rol spelen de verschillende doelgroepen hierin?*

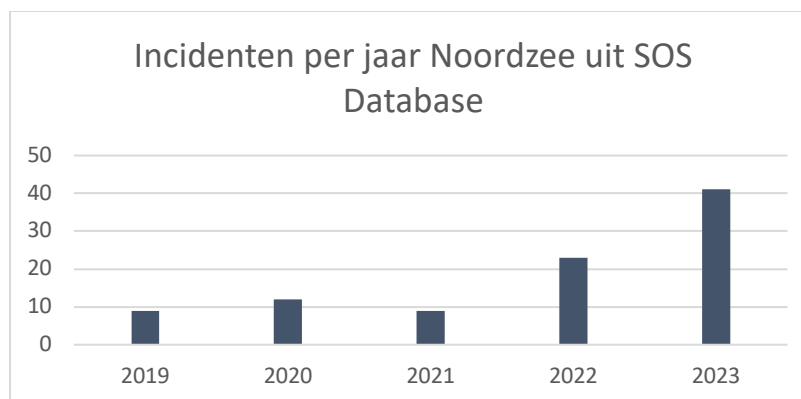
### 2.1 Inleiding

De betrokkenheid van recreatievaart bij incidenten op de Noordzee hebben we bekeken door gebruik te maken van incidentregistraties. Er zijn verschillende systemen en middelen beschikbaar. De landelijke Scheepsongevallendatabase<sup>12</sup> (SOS-database) van Rijkswaterstaat, de incidentenregistraties van de KNRM, de Risicoanalyse Noordzee en de Europese database EMCIP<sup>13</sup>.

Elk systeem heeft zijn eigen criteria. De KNRM registreert elke oproep op hulpverlening. De SOS-database registreert alleen gevallen waarbij gevolgschade aan materiaal, milieu of menselijk letsel aan ten grondslag ligt. In de EMCIP-database zijn registraties opgenomen door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Door wisselende criteria en doelen van deze middelen is vergelijken eigenlijk niet mogelijk. De informatie die deze bronnen opleveren lopen ook te veel uiteen. Zo heeft de EMCIP-database nagenoeg geen registraties met pleziervaartuigen op de Noordzee en de KNRM juist weer heel veel.

### 2.2 SOS-database en de Risicoanalyse Noordzee

De Risicoanalyse Noordzee uit 2018 (inclusief addendum 2018)<sup>14</sup> heeft gebruik gemaakt van de SOS-database gegevens van 2006 – 2016. Wij hebben aanvullend daarop gegevens uit de SOS-database van 2019 – 2023 gebruikt. In totaal zijn er 94 incidenten geregistreerd in de periode 2019 – 2023. Wat hierin direct opvalt is de stijgende lijn van geregistreerde incidenten, van 9 incidenten in 2019 tot 41 incidenten in 2023.



Grafiek 1: Incidentregistraties recreatie Noordzee, 2019-2023

<sup>12</sup>[SOS Database van Rijkswaterstaat](#)

<sup>13</sup>[EMCIP database](#)

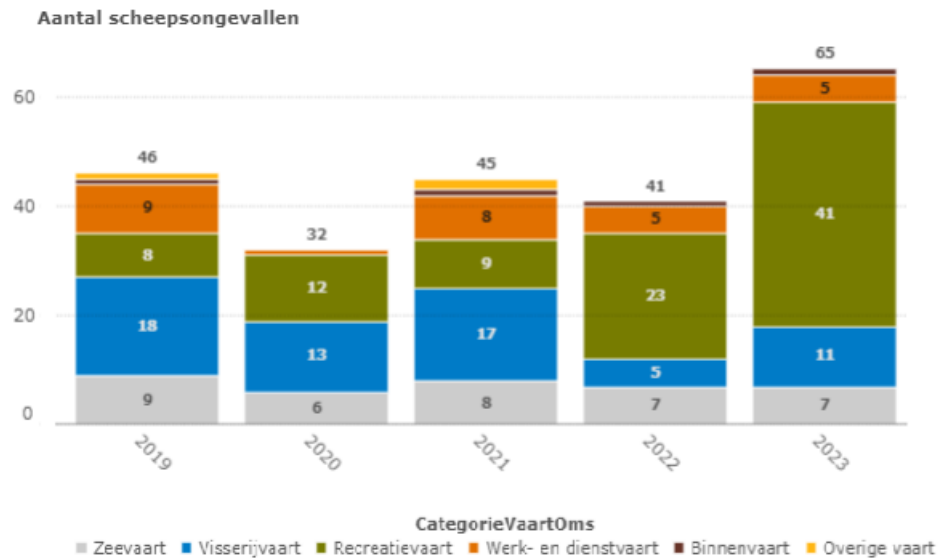
<sup>14</sup>[Risicoanalyse Noordzee 2018: Risicoanalyse en addendum](#)





## 2.2.1 Aandeel recreatievaart ten opzichte van totaal aantal scheepsongevallen

Om de verhouding te bepalen tussen de scheepsongevallen waarbij recreatievaart betrokken is en overige vaart, is in de onderstaande afbeelding de data van de SOS-database weergegeven. Hierin is duidelijk zichtbaar dat de recreatievaart in de jaren 2022 en 2023 beduidend hoger uitkomt dan andere soorten vaart. Zo is in 2022 de recreatievaart verantwoordelijk voor 56% van het totaal registraties, en in 2023 voor 63% van het totaal aantal registraties.



Afbeelding 3: SOS-database gegevens per categorie, groen is recreatievaart

## 2.2.2 Locatie van scheepsongevallen

Voor het bepalen voor de locatie van scheepsongevallen is wederom de SOS-database geraadpleegd. In onderstaande afbeelding komt duidelijk naar voren dat de locaties van de scheepsongevallen waarbij recreatievaart betrokken is voornamelijk dicht onder de kust plaatsvinden. Verder blijkt uit de kaart dat de hoogste concentratie van scheepsongevallen rond de Waddeneilanden ligt.





Afbeelding 4: Locaties van recreatie incidenten registraties, SOS-database

### 2.2.3 Aard van de incidenten op basis van registraties in de SOS-database

In de SOS-database maakt men onderscheid tussen een eenzijdig ongeval en een verkeersongeval. Volgens de registraties in de SOS-database is bij een eenzijdig ongeval geen ander schip of infrastructuur betrokken en bij een verkeersongeval wel. In de periode 2019 – 2023 zijn er 72 verkeersongevallen geregistreerd waarvan 62 met infrastructuur in aanraking zijn gekomen, 6 met een object en 4 met een ander schip. In dezelfde periode zijn er 22 eenzijdige ongevallen geregistreerd. De SOS-database geeft verder geen verdere verdieping over de aard van de ongevallen.

De term eenzijdig ongeval zoals wij deze interpreteren ligt net iets anders. Wij zien een eenzijdig ongeval als alle ongevallen waarbij geen ander vaartuig bij betrokken is. Volgens onze definitie zijn er totaal 94 ongevallen geregistreerd in de periode 2019-2023 waarvan 90 eenzijdige ongevallen en 4 ongevallen waarbij een ander vaartuig bij betrokken is.

Om meer inzicht te verkrijgen over de aard van de incidenten is de (Addendum) Risico Analyse Noordzee geraadpleegd. Hierin komt naar voren dat de recreatievaart voornamelijk betrokken is bij 2 categorieën. Dit betreft grondingen en water maken/lekraken/zinken/omslaan (respectievelijk 90 en 30 van de 152 registraties).

### 2.2.4 Scheepstype betrokken bij scheepsongevallen

Uit de cijfers van de SOS-database blijkt voor de periode 2019 – 2023 dat bij het overgrote deel van de scheepsongevallen zeilende jachten betrokken zijn (81 keer). Bij 3 scheepsongevallen zijn motorjachten betrokken waarvan 1 keer een



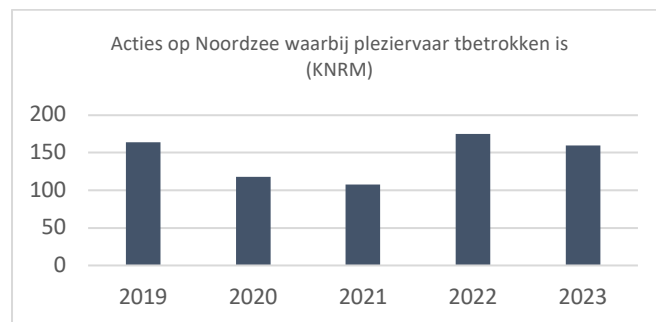


speedboot. De overige 10 registraties bestaan uit de categorieën 'onbekend' en overige recreatievaart.

## 2.3 Incidentenregistraties bij de KNRM

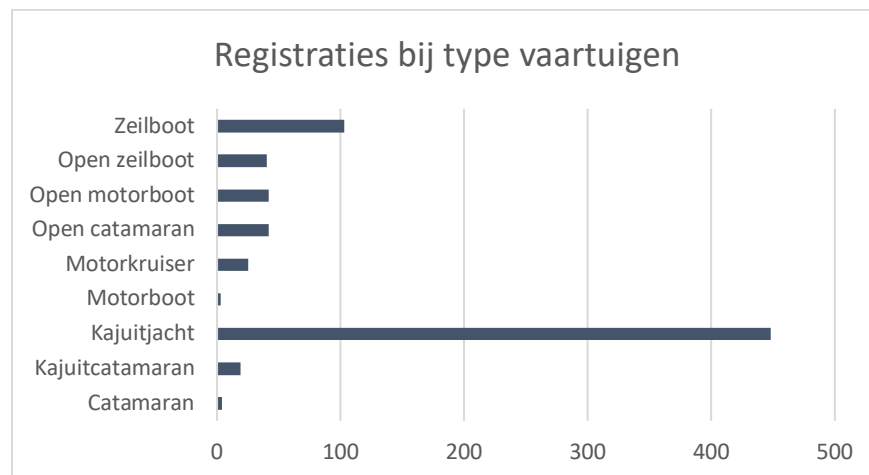
### 2.3.1 KNRM en aantallen registraties

Voor een vollediger beeld van incidenten op de Noordzee, zijn ook de gegevens van de KNRM geanalyseerd. Hiervoor zijn de registraties gebruikt van de reddingsacties tussen 2019 en 2023. In totaal zijn er in deze periode 725 acties geregistreerd. Het jaar 2019 valt op in het aantal registraties vergeleken met de SOS-database. Bij de SOS-database zijn 8 registraties, de KNRM heeft er 164.



Grafiek 2: Registraties KNRM 2019-2023

Alle registraties hebben betrekking op verschillende typen pleziervaartuigen zoals kajuitzeiljachten, zeiljachten etc. Surfers en zwemmers zijn buiten beschouwing gelaten. De veruit meest voorkomende registraties zijn die van 448 kajuitzeiljachten, daaropvolgend de 143 (open) zeilboten. Reddingsacties voor gemotoriseerde motorboot en/of -jacht komen aanzienlijk minder vaak voor.



Grafiek 3: KNRM registraties per type boot

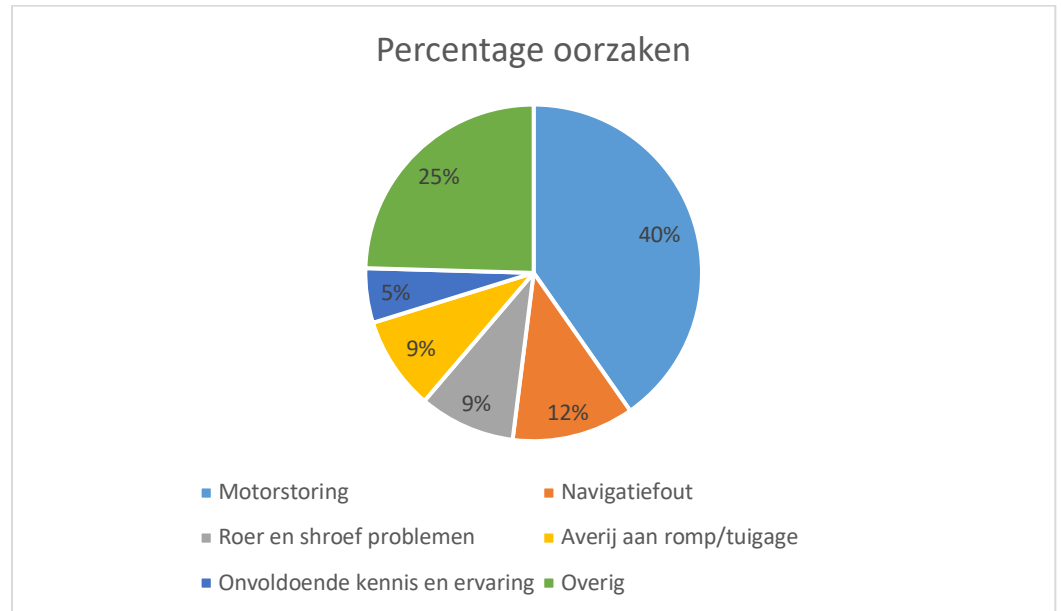
### 2.3.2 Aard van de incidenten op basis van registraties in de KNRM-database

Het merendeel van de registraties is te wijten aan motorstoringen en problemen met de voortstuwing (40%). Navigatiefouten (12%) vormen de op één na meest voorkomende oorzaak. Andere belangrijke oorzaken zijn schade aan de romp en de tuigage (9%), roer en schroef problemen (9%), evenals onvoldoende kennis en ervaring (5%). Die laatste categorie bepaald de KNRM op basis van eigen





verklaringen van de hulpbehoevenden of zeer duidelijke indicaties van de KNRM schippers.



*Figuur 1: Incidentoorzaken KNRM 2019 – 2023*

## 2.4 Welke rol spelen de doelgroepen bij de incidenten

De registraties van de KNRM betreffen de verschillende vaartuigen die op zee kunnen varen, met of zonder kajuit, zeilboot of motorboot. Veruit de grootste categorie waarbij de KNRM is uitgerukt zijn de kajuitzeiljachten. Er is verder weinig bekend over deze doelgroep; of dit dagrecreanten zijn of bestemd voor een langere zeereis, maar kajuitzeiljachten kunnen voor een langer verblijf worden gebruikt. De voornaamste oorzaak van de uitrukken is motorstoring. Dit wordt verklaard doordat zeilboten onder zeil naar hun bestemming varen, het binnenvaren van de haven gebeurt dan voornamelijk op de motor. Bij het binnenlopen van de haven (of in voorbereiding daarop) komt men er dan achter dat de motor niet start. Ditzelfde gebeurt ook wel bij weinig wind, als men onderweg is en de wind valt weg en men wil verder varen op de motor, dan kan het gebeuren dat deze niet start en daardoor (nagenoeg) stuurloos raken.

Bij de SOS-database kan op basis van de grootste incidentcategorie, grondingen, worden gesteld dat het om vaartuigen gaat in het grensgebied van binnenwater en zee. De 30 registraties in de categorie water maken/lekraken/zinken/omslaan kunnen niet toebedeeld worden aan een specifieke doelgroep, evenmin als andere registraties.

Over de ernst en gevolgen van de incidenten is op basis van de registraties het merendeel, 69 van de 94, geklasseerd als minder ernstig. Acht meldingen zijn als zeer ernstig geregistreerd. Van die 94 zijn er 17 als ernstig geregistreerd. Onder die categorie valt ook uitval voortstuwing en sleep hulp. Dat loopt dan weer enorm uiteen met de KNRM-cijfers die zoveel motorstoringen registreert en bootjes naar binnen sleept (Meer uitleg over deze categorisering in Bijlage C).





## **2.5 Conclusies betrokkenheid recreatievaart bij incidenten**

Uitgaande van de cijfers uit de SOS-database is de recreatievaart in verhouding met overige vormen van vaart, relatief vaak betrokken bij incidenten op de Noordzee. Met name in de jaren 2022 – 2023 waarbij bij meer dan de helft van de scheepsongevallen recreatievaart betrokken is. Zowel uit de registraties van de SOS-database als de KNRM-gegevens blijkt dat de zeilvaart voornamelijk betrokken is bij incidenten. Dit is te verklaren doordat de grootste groep Noordzee-recreanten bestaat uit zeilvaart.

Uit de cijfers van de SOS-database blijkt dat er in totaal 94 ongevallen zijn geregistreerd in de periode 2019–2023, waarvan 90 eenzijdige ongevallen en 4 ongevallen waarbij een ander vaartuig betrokken is.

Uit de (Addendum) Risico Analyse Noordzee blijkt dat de recreatievaart voornamelijk betrokken is bij 2 categorieën. Dit betreft grondingen en water maken/lekraken/zinken/omslaan (respectievelijk 90 en 30 van de 152 registraties).

Uit de KNRM-gegevens blijkt dat hulpacties voornamelijk het gevolg zijn van motorstoringen.

Grondingen vinden per definitie plaats in het gebied waar de waterdiepte ten opzichte van de diepgang van het vaartuig te laag is. Dat kan op de Noordzee alleen de kustzone zijn, het overgangsgebied van binnenwater naar zee. De Noordzee is te diep voor pleziervaartuigen om aan de grond te lopen. Er is nagenoeg geen informatie beschikbaar over de gevolgen van incidenten.

De doelgroepen komend uit de incidentregistraties zijn voornamelijk kajuitjachten met en zonder motor en voor een groot deel varende op de grens van binnenwater en zee, onder de kust.

De registraties geven geen inzicht in lengte van het schip, eigenaar of huurder, (geborgde) kennis en ervaring. Het enige wat we weten over kennis en ervaring is dat de KNRM bij 5% van de registraties heeft vastgesteld dat er onvoldoende kennis en ervaring was.







## 3 Deelopdracht 3: Oorzaken van incidenten

*Welke voornaamste factoren liggen ten grondslag aan (ernstige) incidenten en hoe verhoudt zich dit tot het (vereiste) niveau van kennis en vaardigheden bij de verschillende doelgroepen?*

### 3.1 Factoren die ten grondslag liggen aan incidenten

Factoren die ten grondslag liggen aan incidenten haal je boven water na onderzoek. Omdat er geen incidentonderzoeken zijn gedaan bij genoemde registraties, kunnen we daar niks over zeggen. Wel kunnen we op basis van onze nautische expertise oorzaken aangeven van de verschillende registraties. Voor de bepaling van deze factoren is ook een expertsessie georganiseerd met ervaringsdeskundigen uit de doelgroep. In Tabel 4 zijn alle aanleidingen van de registraties uit de SOS-database en de KNRM-uitrukken, samengenomen om deze te voorzien van mogelijke of veel voorkomende oorzaken.

DATA	REGISTRATIE	MOGELIJKE OORZAAK	MOGELIJKE ACHTERLIGGENDE OORZAAK
KNRM/ SOS	Motorstoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technisch falen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende onderhoud</li> <li>• Onvoldoende technische kennis</li> <li>• Einde levensduur van materiaal</li> <li>• Onvoldoende voorbereid</li> </ul>
KNRM	Navigatiefouten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkeerde inschatting/ beoordeling</li> <li>• Verkeerd materiaal gebruiken</li> <li>• Te moeilijk vaarwater</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermoeidheid</li> <li>• Geen goede uitkijk</li> <li>• Gebrekkige kennis</li> <li>• Gebrekkige ervaring</li> <li>• Fout maken</li> <li>• Geen goede uitrusting aan boord</li> <li>• Onvoldoende voorbereid</li> </ul>
KNRM/ SOS	Roer- en schroefproblemen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische storing/ falen</li> <li>• Schade ontstaan door slecht weer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevolg van bodemcontact</li> <li>• Geen goed onderhoud</li> <li>• Materiaal niet geschikt</li> <li>• Materiaal einde levensduur</li> </ul>
	Averij aan romp en tuigage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische storing/ falen</li> <li>• Schade ontstaan door slecht weer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende onderhoud</li> <li>• Onvoldoende technische kennis</li> <li>• Einde levensduur van materiaal</li> <li>• Onvoldoende voorbereid</li> <li>• Gevolg van contact</li> </ul>
KNRM	Onvoldoende kennis en ervaring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewust of onbewust risico's nemen, de zee opvaren in onwetendheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>(Deze categorie gebruikt de KNRM als recreanten zelf aangeven dat ze de weg kwijt zijn of anderszins het niet meer weten en hulp inroepen van de KNRM)</i></li> </ul>
SOS	Gronding	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waterdiepte niet genoeg</li> <li>• Gevolg van andere schade of fout</li> <li>• Fouten in gebruikte middelen (oude kaart)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen goede uitkijk</li> <li>• Waterdiepte verkeerd beoordeeld</li> <li>• Gebrek aan kennis</li> <li>• Gebrek aan ervaring</li> <li>• Schip onbestuurbaar door andere oorzaak</li> </ul>
SOS	Water maken/ lekragen/zinken/ omslaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waterdichtheid aangetast</li> <li>• Schade aan de romp gevaren</li> <li>• Weer, wind, golven</li> <li>• Vaargedrag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lekgeraakte overboord aansluitingen</li> <li>• Gebrekkig onderhoud</li> <li>• Verkeerde technische handeling</li> <li>• Contactschade gemaakt</li> </ul>





		<ul style="list-style-type: none"><li>• Verlies stabiliteit</li><li>• Verlies opwaartse kracht</li><li>• Schade ontstaan door slecht weer</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Weer, golven verkeerd ingeschat</li><li>• Verkeerd vaargedrag</li><li>• Onvoldoende kennis</li><li>• Onvoldoende ervaring</li></ul>
<b>SOS</b>	Brand/explosie	<ul style="list-style-type: none"><li>• Falen elektrische installatie</li><li>• Falen brandgevaarlijke installatie</li><li>• Gebruik van vuur, hitte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Falende technische uitrusting</li><li>• Verkeerde installatie</li><li>• Gebrekkig onderhoud</li><li>• Verkeerd gebruik</li><li>• Overbelasting</li><li>• Onveilig handelen</li></ul>
<b>SOS</b>	Aanvaring met infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkeerde inschatting/beoordeling</li><li>• Verkeerd materiaal gebruiken</li><li>• Te moeilijk vaarwater</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vermoeidheid</li><li>• Geen goede uitkijk</li><li>• Gebrekkige kennis</li><li>• Gebrekkige ervaring</li><li>• Fout maken</li><li>• Geen goede uitrusting aan boord</li><li>• Onvoldoende voorbereid</li></ul>
<b>SOS</b>	Aanvaring met schepen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regels verkeerd of niet toepassen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Onbekend met de regels</li><li>• Niet goed de regels volgen</li><li>• Niet goed toepassen van de regels</li><li>• Gebrekkige uitkijk</li></ul>
<b>SOS</b>	Lading verloren	<ul style="list-style-type: none"><li>• n.v.t.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• n.v.t.</li></ul>
<b>SOS</b>	Hinderlijke waterbeweging door ander schip	<ul style="list-style-type: none"><li>• Interactie met beroepsvaart</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geen goede uitkijk</li><li>• Te dicht bij beroepsvaart komen</li><li>• Gebrekkige ervaring/kennis</li></ul>
<b>SOS</b>	Arbeidsongeval	<ul style="list-style-type: none"><li>• n.v.t.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• n.v.t.</li></ul>
<b>SOS</b>	Lozing/olie lekkage	<ul style="list-style-type: none"><li>• Technisch falen</li><li>• Verkeerde handeling</li><li>• Schade aan brandstoftank</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Onvoldoende onderhoud</li><li>• Onvoldoende technische kennis</li><li>• Einde levensduur van materiaal</li><li>• Contactschade gemaakt</li></ul>

Tabel 4: Incidenten en mogelijke (achterliggende) oorzaken

### 3.2 Conclusie factoren die ten grondslag liggen aan incidenten

Voor de twee belangrijkste incident categorieën, motorstoring en gronding, kunnen er verschillende maar ook overlappende achterliggende oorzaken zijn. Het technisch falen van een motor kan liggen in materiaal, onderhoud of voorbereiding. Grondingen kunnen een gevolg zijn van een motorstoring maar ook slechte uitkijk of gebrekkige kennis en ervaring.

Kijkend naar de mogelijke oorzaken van alle categorieën, en daar weer de achterliggende oorzaken van, is het verleidelijk te concluderen dat onvoldoende kennis en ervaring vaak ten grondslag ligt. Deze conclusie kunnen we niet trekken op basis van alleen de incidentregistraties. We kunnen deze enkel trekken op grond van eigen expertise op het gebied van nautisch incidentenonderzoek. In Tabel 4 hebben we de mogelijke oorzaken voor elke registratie aangegeven. Kennis en/of vaardigheden, falen van techniek en/of materiaal, maakt daar vaak onderdeel van uit maar ook andere oorzaken zijn mogelijk.

### 3.3 Kennis en vaardigheden versus incident oorzaken

Bovenstaande zegt niets over het niveau van kennis en vaardigheden van de Noordzee-recreanten. Dit is namelijk gebaseerd op geregistreerde incidenten,





uitgewerkt met expertise op het gebied van nautische incidentoorzaken. De Noordzee-recreanten die betrokken waren bij de incidenten maken een (vermoedelijk) klein en onbekend percentage uit van de gehele groep Noordzee-recreanten.

Wat het aangeeft is dat kennis en vaardigheden vaak een rol spelen bij het kunnen voorkomen van incidenten. Dat is een open deur omdat dit in elke sector en doelgroep van toepassing is. We kijken daarom iets verder dan enkel de incidentregistraties. Wat varen op zee anders maakt dan op binnenwater is de grote mate waarin de recreant afhankelijk is van zelfredzaamheid en in staat moet zijn in te spelen op veranderende omstandigheden. Kan je met een motorstoring op binnenwater nog wel naar de kant komen of snel geholpen worden? Op zee is hulp veel verder weg, organisatorisch complexer en even naar de kant varen is er ook niet meer bij. Ook een gronding of navigatiefout kan om dezelfde reden grotere gevolgen hebben op zee dan op binnenwater.

Dan is daar nog de interactie met beroepsvaart. Op binnenwater is dit al een hoog risico, op zee is de beroepsvaart vele malen groter in omvang, vaart vaak sneller en de zichtlijnen zijn veel beperkter vanaf een zeeschip. Een grotere kans op interactie met beroepsvaart brengt grotere risico's mee en vraagt om goede kennis en vaardigheden.

Het is daarom goed om niet enkel naar de incidentregistraties te kijken, maar ook naar de specifieke elementen aan varen op zee en risico's en wat die groter wordende risico's kan verminderen. Groter omdat het effect van de kans dat het gebeurt groter is doordat het ver uit de kust, en van hulp, kan plaatsvinden. Ook op deze manier zie je dat kennis en vaardigheden kan worden ingezet om risico's te mitigeren.

<b>Specifieke risico's en omstandigheden</b>	<b>Kennis en vaardigheid als mitigerende maatregelen</b>
<i>Navigatiefouten</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kennis en vaardigheden m.b.t. navigatie.</li><li>• Kunnen beoordelen van gebruikte navigatieapparatuur en kennis hebben van fouten.</li></ul>
<i>Onvoldoende zelfredzaamheid</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Goed plannen en voorbereiden.</li><li>• Bekend zijn met noodmaatregelen en reddingsmiddelen.</li></ul>
<i>Gevaar door interactie beroepsvaart</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grondige kennis van verkeersregels.</li><li>• Goed zeemanschap toepassen door afstand te houden.</li><li>• Geen risico's nemen.</li><li>• Besef hebben van zichtlijnen op grote schepen.</li><li>• Besef hebben van de beperkte zichtbaarheid van kleine bootjes.</li></ul>
<i>Onvoldoende zorg voor uitrusting en materiaal</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Goed plannen en voorbereiden.</li><li>• Preventief onderhoud van materiaal en uitrusting.</li></ul>
<i>Onvoldoende geschiktheid materiaal voor zeereis</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Goed plannen en voorbereiden.</li><li>• Onderhoud van materiaal.</li></ul>





*Uitdagende en/of  
veranderende meteo- hydro-  
omstandigheden*

- Voorbereid zijn op zware omstandigheden op zee.
- Anticiperen op veranderende omstandigheden.
- Bekend zijn met gevolgen van zeestromingen, golfpatronen, zeeën en grondzeeën.
- Bekend zijn met gevolgen voor de koers, het schip en de planning.

*Tabel 5: Risico's op zee en mitigerende maatregelen*

### **3.4 Gegevens over kennis en vaardigheden van Noordzee-recreanten**

De lacune is dat we niets weten van het niveau van kennis en vaardigheden van de recreanten uit de incidentregistraties. Er zijn geen eisen gesteld aan het niveau van kennis en vaardigheden. We weten waar de incidenten plaatsvinden; nabij de kust, maar we weten niet met welke vaartuigen. We weten van de KNRM waarom ze het meeste moeten uitrukken, namelijk motorstoring. Wat we niet weten is bijvoorbeeld de lengte van de schepen die een incident krijgen. Is dat onder de 15 meter en varen ze minder snel dan 20 km/uur, dan is een klein vaarbewijs niet nodig en is weinig tot niets aantoonbaar bekend over kennis en vaardigheden.

Het rapport 'Onderzoek naar goed zeemanschap' van STC Nestra geeft nog informatie over 'bijna incidenten'. In dat onderzoek is een belevingsonderzoek geweest onder loodsen. Daarin is geconcludeerd dat de kennis van de verkeersregels grote invloed heeft op de veiligheid. Naar oordeel van de loodsen vertoont de recreatievaart frequent gevaarlijk gedrag. Ditzelfde geldt voor de visserij volgens de loodsen maar dan wel in mindere mate. Van deze twee doelgroepen geldt voor de visserij al een opleidingsplicht. Blijkbaar geeft dat geen garantie voor het voorkomen van wat in dat belevingsonderzoek 'gevaarlijk gedrag' wordt genoemd. Los daarvan geeft het wel aan dat kennis van verkeersregels en de vaardigheid deze toe te passen, grote invloed heeft op de veiligheid. Deze verkeersregels op zee maken geen onderdeel uit van klein vaarbewijs 1 en 2.

Wat we weten vanuit de expertsessie met stakeholders is dat het deel van de Noordzee-recreanten die in beeld is via verenigingen een grote mate aan kennis en vaardigheden bezitten of zich deze eigen maken. Dit deel van de Noordzee-recreanten bestaat uit gepassioneerde (kajuit)zeilboot schippers/bemanning die veel waarde hechten aan goed voorbereid met voldoende kennis en ervaring naar zee te gaan. Verenigingsactiviteiten zijn daarop afgestemd en ingericht en er is een veelvoud aan expertise en begeleiding beschikbaar voor minder ervaren Noordzee-recreanten.

### **3.5 Conclusie verhouding kennis en vaardigheden bij incidenten**

Ook voor deze conclusie is er te weinig informatie bekend over de recreant die in een incident verzeild is geraakt. Er zijn geen eisen op zee en komend vanuit binnenwater is het afhankelijk van lengte en snelheid of de recreant een vaarbewijs had. Bovendien, als kennis niet geborgd is betekent dat nog niet dat er geen kennis en ervaring is. Voor slechts een gering deel van de KNRM-incidentregistraties is geconcludeerd dat onvoldoende kennis en ervaring een rol heeft gespeeld (5%). Alleen daarvan is ook niet bekend of de recreant wel of niet in het bezit was van enig vaarbewijs.





Wel kunnen we concluderen dat kennis en vaardigheden in het algemeen kans op incidenten verminderen en de veiligheid ten goede komt. Deze risico's kunnen groot zijn als je kijkt naar bijvoorbeeld de interactie met beroepsvaart bij havenaanlopen.





## 4 Deelopdracht 4: Verbetermaatregelen

*Wat voor maatregelen zijn denkbaar en effectief om het niveau van kennis en vaardigheden te verbeteren en welke rol speelt educatie en opleiding hierin?*

Er zijn verschillende manieren om kennis en vaardigheden te verbeteren. Elke manier heeft voor- en nadelen en kan meer of minder geschikt zijn voor ontwikkeling en borging van kennis en/of vaardigheden. In dit hoofdstuk behandelen we vier manieren:

1. Voorlichting
2. Educatie en training
3. Oefening en ervaring
4. Erkennen van competenties

De implementatie van één of meer methoden kan ook op verschillende manieren. Dat kan bijvoorbeeld via zelfregulering of via het stellen van eisen. Naast een beschrijving van de vier genoemde methoden volgt een korte omschrijving van mogelijke implementatie.

### 4.1 Voorlichting

Deze methode is in grote mate aanwezig bij verschillende stakeholders. Waterrecreatie Nederland, Het Watersportverbond, verschillende verenigingen, allemaal besteden ze veel en actief aandacht aan voorlichting. Voorlichting is laagdrempelig, makkelijk, toegankelijk en kan iedereen op zijn eigen moment tot zich nemen. Er is geen verplichtend karakter. Voorlichting vindt ook gretig aftrek gezien de populariteit van verschillende websites zoals [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) en [www.watersportverbond.nl](http://www.watersportverbond.nl). De methode voorlichting borgt geen kennis en kan geen nautische vaardigheden aanbrengen. Deze methode kan ook geen aantoonbaar onderscheid aanbrengen bij de recreant in diepgang van de benodigde kennis.

### 4.2 Educatie en training

De waarde van educatie en training behoeft geen uitleg. Ook op dit gebied is er veel aanbod door middel van de verschillende organisaties en verenigingen. In Nederland hebben we bijvoorbeeld de Commissie Watersport Opleidingen<sup>15</sup> (CWO) met een gevestigde systematiek van erkenningen van locaties en instructeurs. Educatie en training heeft een hogere drempel, brengt vaak kosten en een tijdsinvestering met zich mee. Educatie en training kan ook worden geborgd door middel van eindtermen, examinering en certificering.

Zoals eerder vastgesteld hebben onze omringende landen educatie verplicht gesteld voor bepaalde Noordzee-recreanten. Nederland heeft deze verplichting alleen voor binnenwater en vanaf een minimum lengte/snelheid.

Er is veel te zeggen over educatie en training. Iedereen is het erover eens dat er kennis en vaardigheden nodig zijn voor de recreant op zee. Ook voor wat de benodigde inhoud en onderwerpen voor die kennis en vaardigheden betreft bestaat in grote lijnen niet veel discussie. Om die reden nemen de diverse verenigingen en leden dit enorm serieus en schenken veel aandacht aan educatie en training van

<sup>15</sup> <https://cwo.nl>





leden. Eerder onderzoek<sup>16</sup> heeft al vastgesteld dat veel Noordzee-recreanten op eigen initiatief cursussen doen en ervaring opdoen door mee te varen met ervaren recreanten.

De effectiviteit van educatie en training is meetbaar. Vooral als er eenduidigheid bestaat over de inhoud en examinering zoals bijvoorbeeld bij het klein vaarbewijs. Educatie en training is bij uitstek geschikt vaardigheden aan te brengen en te toetsen mits dit niet alleen een 'computer based studie' is, maar ook wordt verzorgd door instructeurs. Educatie en training kan ook onderscheid aanbrengen in de mate van diepgang van kennis en vaardigheden die nodig zijn.

Vrijwillige educatie kan effectief zijn, maar is afhankelijk van aanbieder en deelnemer. Hier lopen we tegen dezelfde doelgroep aan die niet in beeld is, maar wel op zee recreëert. Die kunnen onwetend zijn en daardoor onbewust maar wel legaal op zee gaan varen en in situaties terecht komen waar kennis en ervaring nodig is. Vrijwillige educatie en training gaat deze sub-doelgroep moeilijk bereiken.

### **4.3 Oefening en ervaring**

De recreant die de 'al doende leert men' methodiek hanteert gaat, door oefenen, van onbewust onbekwaam naar bewust onbekwaam en vervolgens naar bekwaam. Er is niets tegen deze methode ware het niet dat dit in het begin veel risico met zich meebrengt. Dit is mogelijk de 5% waarvoor de KNRM uitrukt, die er op zee achter moeten komen dat ze in de problemen zijn geraakt door onwetendheid. Deze risico's kunnen groot zijn, maar momenteel is dit legaal en toegestaan. De effectiviteit van deze methode is beperkt tot de ervaring die wordt opgedaan en de omstandigheden waarin dat plaatsvindt. Er is een grote mate van vaardigheden die worden ontwikkeld. Er is alleen geen sprake van borging en opgedane kennis en vaardigheden kunnen mogelijk tot verkeerde conclusies en besluitvorming leiden.

### **4.4 Erkennen van competenties**

Erkennen van competenties<sup>17</sup> is een methodiek waarbij iemand zijn kennis, vaardigheden en competenties laat beoordelen door een inhoudsdeskundige. Het is eigenlijk een variant op educatie en training waarbij het educatie- en trainingstraject niet is vastgelegd, maar alleen het eindresultaat wordt beoordeeld. Hierbij is het aan de recreant welke weg die aflegt naar het bereiken van de competenties. Eenmaal competent, kan hij of zij dat laten vaststellen door een deskundige en zo laten borgen met een certificaat. Deze methode is bij uitstek geschikt vaardigheden te toetsen en als het gaat om competenties maakt benodigde kennis onderdeel uit van die toetsing.

---

<sup>16</sup> Waterrecreatie advies: [Onderzoek vaargedrag Noordzee 2004](#),

<sup>17</sup> <https://evc-nederland.nl/wat-is-evc/>





	<b>VAARDIGHEDEN</b>	<b>KENNIS</b>	<b>VERSCHIL IN DIEPGANG</b>	<b>BORING</b>	<b>KOSTEN</b>
<b>VOORLICHTING</b>	Slecht	Slecht	Slecht	Geen	Laag
<b>EDUCATIE EN TRAINING</b>	Zeer goed	Zeer goed	Zeer goed	Ja	Hoog
<b>OEFENING EN ERVARING</b>	Onbekend	Onbekend	Niet goed	Geen	Laag
<b>ERKENNEN VAN COMPETENTIES</b>	Zeer goed	Zeer goed	Zeer goed	Ja	Hoog

Tabel 6: Vergelijk tussen methodes om kennis en vaardigheden te ontwikkelen

#### 4.5 Implementatiemethode

Als we denken aan maatregelen moeten we daarbij ook kijken naar hoe we die maatregelen kunnen implementeren. Dat kan via zelfregulering of via het eisen van maatregelen.

Zelfregulering functioneert goed in sectoren die sterk gespecialiseerde kennis hebben, waar een grote mate van professionaliteit, passie en liefde voor het onderwerp is, en waar de belanghebbenden gemotiveerd zijn. Dit geldt in sterke mate voor dat deel van de doelgroep dat een zeiljacht in eigendom heeft, of is aangesloten bij een van de verenigingen of verbonden. Die zelfregulering vindt ook plaats. Er is in sterke mate sprake van opleiding, training en begeleiding in verenigingsverband en Commissie Watersportopleidingen is daar het beste voorbeeld van. Anderzijds hebben veel jachteigenaren, maar ook huurders van zeiljachten, vanuit een diepgewortelde passie voor het varen, het ruime sop gekozen en bevaren de Noordzee. Dit geschetste beeld is van de doelgroep die zichtbaar is, in beeld, en gesprekspartner is in verschillende gremia. Er is een deel van de doelgroep dat minder of zelfs niet zichtbaar is maar zich ook op zee begeeft. Het borgen van kennis en vaardigheden met deze methode brengt daarom beperkingen met zich mee.

Het eisen van een methode, zoals de landen om ons heen al doen, is een manier die in ieder geval kan borgen dat er een bepaalde mate van kennis en/of vaardigheid wordt opgedaan. Om het borgen te realiseren vallen twee vormen af, die van voorlichting en oefenen/ervaring opdoen.

#### 4.6 Conclusie methode om kennis en vaardigheden te verbeteren

Uit Tabel 6 komen twee methodes in aanmerking om kennis en vaardigheden te verbeteren die dan ook kunnen worden geborgd.

1. Educatie en training
2. Erkennen van competenties

Deze methoden kunnen ook worden gecombineerd. Om kennis en vaardigheden te implementeren kan gekozen worden voor zelfregulering of het stellen van eisen. Ook hier kan een combinatie worden bedacht door eisen te stellen aan de







zelfregulering. Een belangrijk deel van de doelgroep leent zich goed voor zelfregulering, echter dan is het van belang dat de doelgroep homogeen is, niet significant aan verandering onderhevig is en voldoende in beeld is en blijft.





## 5 Deelopdracht 5: Noordzee-vaarbewijs

*In welke mate speelt (het gebrek aan) vaarbewijzen voor de Noordzee een rol en (hoe) zou dit kunnen verbeteren?*

Bij de implementatie van vaarbewijzen en onderliggende eisen is lang geleden besloten recreanten op de Noordzee hiervan vrij te stellen. In tegenstelling tot omringende landen heeft Nederland gekozen alleen voor binnenwateren eisen te stellen waarna ook de categorisering van schepen die onder die eisen vallen is aangebracht. De vraag doet zich nu voor of er omstandigheden of ontwikkelingen zijn die een herziening vragen van dat eerdere standpunt. Wij identificeren vier oorzaken die reden geven tot een herziening.

1. De veranderende Noordzee met de komst van windenergiegebieden
2. Een toenemend aantal incidenten of toenemende ernst van incidenten
3. Voortschrijdend inzicht en aansluiting zoeken bij omringende landen
4. Veranderend doelgroep profiel

In dit hoofdstuk gaan wij verder in op deze vier redenen.

### 5.1 De veranderende Noordzee

De inrichting en het gebruik van de Noordzee veranderd door de komst van windenergiegebieden. De schepen worden groter en daarmee ook beperkter in manoeuvreerruimte in de scheepvaartroutes en havenaanlopen. Werkverkeer naar en vanaf windenergiegebieden neemt toe met de uitbreiding van deze gebieden.

Deze veranderingen hebben vooral impact voor het gebied verder uit kust. De nieuwe windenergiegebieden worden buiten de 12-mijlszone gebouwd. De [netwerkanalyse van Marin](#) geeft aan dat deze veranderingen maar een heel klein deel van de recreatievaart beïnvloeden. Het overgrote deel van de recreatievaart bevindt zich onder de kust waar dan de verkeersintensiteit van onderhoudsverkeer kan toe gaan nemen bij havenaanlopen.

Er zijn indicaties dat recreatievaart op de Noordzee in aantal toeneemt<sup>18</sup>. Dat is in dit onderzoek niet meegenomen. Wat we wel kunnen zien aan de kaart van de netwerkanalyse is dat de intensiteit van recreatievaart op zee in zijn geheel veel minder is dan op bijvoorbeeld het IJsselmeer en de Waddenzee. Voor die laatste twee gebieden geldt dat er al een vaarbewijsplicht is voor schepen groter dan 15 meter en/of sneller dan 20km/uur.

De veranderende Noordzee geeft vooralsnog geen sterke aanleiding hier een rol voor een vaarbewijs in te zien. De grote veranderingen zijn ver op zee en vallen buiten het vaargebied voor de meeste recreanten op zee. Toenemend beroepsverkeer naar en uit zeehavens kan wel een aanleiding zijn om verbeteringen te implementeren door middel van vaarbewijzen voor recreanten. Meer scheepvaart betekent meer interactie tussen beroepsvaart en recreatievaart en meer risico. Om het risiconiveau gelijk te houden zijn vervolgens mitigerende maatregelen nodig. Dat kan onder andere door regulering van recreatievaart. Het aanbrengen en vervolgens borgen van kennis en vaardigheden past daarin als maatregel.

---

<sup>18</sup> Marin Netwerkanalyse Noordzee 2022.





## 5.2 Toenemende incidenten

Incident registraties met recreatievaart over de laatste vijf jaar zijn toegenomen op basis van de SOS-database. De KNRM-uitrukken laten deze toename niet zo duidelijk zien over de laatste vijf jaar. Het is verleidelijk de toename van incidenten als alarmerend te zien, alleen is er veel te weinig informatie bekend over die incidenten. Om invloed uit te oefenen op afname van incidenten is het zaak ook de juiste maatregelen te nemen. Het is onbekend of gebrek aan kennis en ervaring een significante oorzaak van die incidentregistraties is. De KNRM komt tot 5% dat ze met zekerheid kunnen relateren aan gebrekkige kennis en ervaring.

De toename van incidentregistraties in de SOS-database geeft eerder aanleiding hier in de toekomst serieuzer naar te kijken. Verzamel meer informatie over deze incidenten. Een klein beetje extra informatie geeft al veel nieuwe inzichten. Denk aan de lengte van het schip en of de schipper een vaarbewijs of andere cursus heeft gevolgd. Wat in het geheel nog ontbreekt is het percentage Noordzee-recreanten dat betrokken is bij een incident. De aantallen registraties geven pas een beeld als ook bekend is welk percentage dit van het totaal aantal Noordzee-recreanten is, of afgezet tegen het aantal recreatiedagen, op zee.

Dat het hebben van kennis en vaardigheden een rol kan spelen in het reduceren van de kans op incidenten is vastgesteld in hoofdstuk 3. In welke mate een vaarbewijs een rol kan spelen in het verbeteren van de veiligheid, en daarmee de kans op incidenten kan reduceren, zit met name in de inhoud van en eisen aan een dergelijk vaarbewijs. Pas als we meer weten over de geregistreerde incidenten kunnen we ook de conclusie trekken of deze incidenten voorkomen hadden kunnen worden als (geborgde) kennis en vaardigheid aanwezig was.

## 5.3 Aansluiting bij omringende landen

Doorlopend is er sprake van voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen. Lang geleden is ervoor gekozen geen kennisborging te eisen voor de recreatievaart op zee. In omringende landen is daar wel voor gekozen. Deze landen kunnen nu eenvoudig door kleine aanpassingen te doen op inhoud anticiperen op de veranderende (Noord)zee en nieuwe inzichten. Nederland staat nog voor de vraag of er überhaupt een vaarbewijs moet komen voor op zee.

Nederland heeft zich wel gecommitteerd aan het International Certificate of Competency, ICC Coastal op getijdewateren (T), op de motor (M) of zeilend (S) en geeft dit certificaat af als de aanvrager in het bezit is van een klein vaarbewijs 2. Alleen heeft Nederland zich niet geheel gecommitteerd aan de omschreven inhoud van het ICC. Die vraagt namelijk naast kennis ook praktische vaardigheden. Maar ook als we naar de inhoud kijken van het klein vaarbewijs 2, maakt belangrijke kennis om te varen op zee daar geen onderdeel van uit. Het beste voorbeeld hiervan zijn de verkeersregels (COLREG). In die zin heeft Nederland wel de aansluiting gezocht, maar de inhoud zo geïnterpreteerd dat je je kan afvragen of aan de eisen van het ICC wordt voldaan.

Dan is er nog diversiteit in de begrenzings. In Duitsland is er alleen een eis tot 3 mijl uit de kust voor motorboten, in België bij meer dan 15 meter of sneller dan 20 km/uur en dan per zone vanaf de kust. In het Verenigd Koninkrijk is er meer variatie te vinden gerelateerd aan lengte/motor/vaargebied. Er is al aansluiting als Nederland een vaarbewijs eist voor de Noordzeerecreant ongeacht gebied of afmetingen. Gezien de diversiteit is er niet de noodzaak om één op één aansluiting te bewerkstelligen. Bij het stellen van eisen doet de vraag zich wel voor wat je eist





aan binnenkomende buitenlandse recreanten. Daar voorziet het ICC in voldoende mate in, ook al verschillen de landen in de interpretatie van dat certificaat.

Resumerend is Nederland de uitzondering als we kijken naar omringende landen. Zowel Duitsland, België als het Verenigd Koninkrijk stellen eisen aan de recreant die de zee op gaat. Je kan dus stellen dat die recreanten in de meeste gevallen een vaarbewijs hebben als ze Nederland binnenkomen. Niet alle recreanten worden altijd afgedekt met die eisen, maar een groot deel wel. Als er behoefte is aan aansluiting kan al een grote stap gezet worden door het vaargebied voor klein vaarbewijs 2 op te rekken tot de eerste mijlen van de kust. Dan nog is er geen dekking voor recreanten onder de 15 meter en langzamer dan 20 km/uur.

## **5.4 Veranderend doelgroep profiel of omvang**

### *5.4.1 Profiel recreant*

Een wijziging van het profiel van de doelgroep kan een reden zijn tot het herzien van maatregelen. Een voorbeeld hiervan zijn de gebruikers van de elektrische fiets waarbij door innovatie op technisch gebied een compleet nieuwe doelgroep van gebruikers is aangeboord die een ander profiel hebben dan tot dan toe gebruikelijk was. In de pleziervaart zijn ook indicaties dat de doelgroep aan verandering onderhevig is. Dit volgde niet alleen uit de expertsessie maar volgt ook uit bevindingen van twee eerder uitgevoerde onderzoeken<sup>19</sup>.

Het aantal bezitters van kajuitboten neemt af terwijl het van sloepen toeneemt. Er komen veranderingen als gevolgen van de vergrijzing, verandering van het vaargedrag en demografische ontwikkelingen. Het aantal schepen in eigen bezit, neemt ook af. Dit alles evolueert het profiel van de varende recreant en mogelijk dat dit leidt tot meer risico's voor de recreant of de beroepsvaart waar zij mee in contact komen op zee.

Dit onderzoek geeft geen antwoord op de vraag of dit veranderende profiel van de Noordzee recreant aanleiding geeft tot het beter borgen van kennis en vaardigheden. We weten dat de vertegenwoordigers van de doelgroep die goed in beeld zijn niet altijd representatief zijn voor de gehele doelgroep. Er zijn recreanten die niet of beperkt aan voorbereiding doen en onbewust onbekwaam naar zee gaan met een recreatievaartuig. Om het veranderende profiel van de doelgroep aan te grijpen om verbeteringen door te voeren is pas verstandig als er meer bekend is; of dat profiel wel veranderd en dan ook hoe dat profiel veranderd.

### *5.4.2 Omvang doelgroep*

Dit onderzoek geeft geen antwoord op de vraag of de doelgroep van Noordzee-recreanten groter aan het worden is of dat het drukker wordt op de Noordzee met recreanten. Als het veel drukker wordt geeft dat een hoger risico op incidenten en dit kan aanleiding zijn tot regulering. Die aanleiding is er nu nog niet voor bijvoorbeeld binnenwater waar het al veel drukker is dan op zee. Wel loopt er nu, tegelijk met dit onderzoek, een onderzoek naar de vaarbewijzen voor binnenwater waarin dit zal worden meegenomen. Afhankelijk van die uitkomsten kan dat ook iets betekenen voor de Noordzee-recreant.

---

<sup>19</sup> Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 & Update prognose (Waterrecreatie Advies BV) & Watersportonderzoek 2022 (Waterrecreatie Nederland).





## 5.5 Inhoud voor een vaarbewijs

Welke keuze ook wordt gemaakt of welke reden er ook is voor het implementeren van een vaarbewijs, er is in Nederland nog geen vaarbewijs dat de gewenste inhoud dekt. Klein vaarbewijs 1 en 2 dekken niet de lading die nodig en wenselijk is om meerwaarde te geven aan de veiligheid voor Noordzee-recreanten. Los van de inhoud zijn er ook geen eisen voor vaardigheden. Elke betrokken partij en elke internationale partij, of het beroepsmatig is of recreatief, hecht veel waarde aan vaardigheden voor het varen op zee. Beroepsmatig is er zelfs een verplichting om een minimaal aantal vaardagen per vijf achtereenvolgende jaren te halen.

Het ICC vraagt om praktische vaardigheden, zo ook België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Nederland vraagt momenteel geen praktische vaardigheden voor de bestaande vaarbewijzen. In Duitsland is een minimaal aantal zeemijlen gekoppeld aan het opwaarderen van een vaarbewijs.

Alleen als er een vaarbewijs komt dat de gewenste inhoud van kennis en vaardigheden (die nodig zijn op de Noordzee) dekt, kunnen we gaan praten over een verbeterende rol die een vaarbewijs kan hebben. Het oplossen met bestaande vaarbewijzen is enkel borging van kennis die niet noemenswaardig bijdraagt aan de veiligheid op zee. De inhoud voor een vaarbewijs voor op zee moet passend zijn, en bij voorkeur maken vaardigheden deel uit van zo'n vaarbewijs. Bij elke keuze speelt mee of de doelgroep ook wordt bereikt. Daarbij moet je kijken naar de categorieën (lengte, snelheid) vaartuigen waarvoor je een vaarbewijsplicht zou instellen.

## 5.6 Conclusie in welke mate het gebrek aan vaarbewijzen een rol speelt en hoe dit kan verbeteren.

Vaarbewijzen spelen een rol in borging van kennis en/of vaardigheden. Die borging is er nu niet voor recreanten op de Noordzee. Weliswaar komen recreanten meestal van binnenwater waar een vaarbewijsplicht geldt voor bepaalde categorieën, maar dan zijn er nog genoeg recreanten die buiten die categorieën vallen. Vaarbewijzen op zichzelf zeggen niks over de vraag of er voldoende kennis en/of vaardigheden zijn geborgd. Dat hangt af van de eisen om het vaarbewijs te kunnen krijgen.

Kies je voor beter borgen van kennis en of vaardigheden dan is een vaarbewijs een geschikt instrument. De aanleiding betere borging te wensen is nog niet goed vast te stellen. Die kan liggen in de veranderende Noordzee, de incidenten, een veranderend profiel van de recreant, of aansluiting zoeken bij omliggende landen.

De Noordzee-recreant heeft maar in zeer beperkte mate te maken met de veranderende Noordzee, die omvat alleen de kleine groep die verder de zee op vaart. De incidenten kunnen een goede aanleiding zijn, maar daarvoor is er meer informatie nodig van incidenten. Summiere gegevens kunnen geen aanleiding zijn tot ingrijpende maatregelen.

Een mogelijk veranderend profiel of doelgroepomvang van de Noordzee-recreant kan ook aanleiding geven tot ander beleid. Dit onderzoek heeft geen informatie verzameld over een veranderend profiel of groeiende omvang van de doelgroep. Dat zal in aanvullend onderzoek vastgesteld moeten worden.

Dan kan er de wens zijn meer aansluiting te zoeken bij omliggende landen. Dit is een beleidsmatige keuze die destijds anders is gemaakt dan in omliggende landen. Er zijn verschillende manieren om aansluiting te zoeken. Die kan variëren in het vergroten van het kleinvaarbewijs-2-gebied, tot aanvullende eisen stellen voor het





verkrijgen van het ICC in Nederland en dit verplicht te stellen. De afmetingseisen van klein vaarbewijs 2 zijn nog te beperkt om alle Noordzee-recreanten te omvatten en zal voor een significant deel nog steeds de kennis en vaardigheid niet borgen.

Feit blijft dat de gewenste kennis en vaardigheden nu geen deel uitmaken van een bestaand verplicht vaarbewijs in Nederland. Bij implementatie van een vaarbewijs moet dus dat vaarbewijs voldoen aan de benodigde kennis en vaardigheden. Alleen dan kan een vaarbewijs meerwaarde bieden in een verbetering van de bestaande situatie. Het borgen van kennis die niet toereikend is voor varen op zee is niet zinvol. Dit betekent dus dat als er een vaarbewijsplicht komt, dit vaarbewijs de benodigde kennis en vaardigheden moet afdekken.





## 6 Deelopdracht 6: Proportionaliteit

*In hoeverre is het invoeren van een Noordzee-vaarbewijs naast een effectieve ook een proportionele maatregel?*

### 6.1 Wat voor vaarbewijs

In de voorgaande hoofdstukken is de doelgroep onderverdeeld in twee hoofdcategorieën:

1. Recreanten die met een boot de zee op gaan vanuit een haven en onder de kust blijven
2. Recreanten die verder de Noordzee op varen naar een andere haven of een ander land

Er is vastgesteld dat een vaarbewijs voor de Noordzee-recreant een geschikt instrument is om kennis en ervaring te borgen. Dit is echter alleen zinvol als de voorwaarden voor dat vaarbewijs ook de kennis en vaardigheden zijn die nodig en gewenst zijn om op zee te varen. De huidige vaarbewijzen zijn daarvoor niet geschikt.

Om te beoordelen of de invoering van een vaarbewijs effectief kan zijn gaan we daarom uit van een vaarbewijs dat de gewenste kennis en vaardigheden borgt zoals vastgesteld door experts. Daarvoor zijn twee varianten denkbaar zoals aangegeven in Tabel 3. Daar is uitgegaan van onderscheid in de hoofdcategorieën, een 'basiskennis' voor onder de kust en 'gevorderde kennis' voor verder en/of langer op zee. De exacte inhoud en of er praktische vaardigheden in moeten, is nu nog buiten beschouwing gelaten.

### 6.2 Effectiviteit van een vaarbewijs

Het bekende deel van de doelgroep heeft veel aandacht voor kennis en ervaring. De winst van een vaarbewijs is dat deze dan kan worden geborgd. Een onbekend deel van de doelgroep is onder de radar als het gaat om kennis en vaardigheden. Er zijn indicaties dat de kennis en vaardigheden bij sommige recreanten onvoldoende zijn. Denk aan het belevingsonderzoek onder de loodsen, de 5% van de registraties die de KNRM heeft vastgesteld en vermoedens of ervaringen uit de expertsessie<sup>20</sup>. Daar is opdoen van kennis en/of vaardigheden de winst van een vaarbewijs.

Het invoeren van een passend vaarbewijs zal een positief effect hebben voor dat deel van de doelgroep dat niet in beeld is maar waarvan het vermoeden is dat de kennis en vaardigheden (deels) ontoereikend zijn. Dat positieve effect zal vergroten als het profiel van die doelgroep evolueert naar een minder professionele recreant. Vervolgens kan dat effect weer in omvang toenemen in de veranderende Noordzee waarbij meer risico's kunnen ontstaan door toenemend beroepsverkeer. Of de invoering van een vaarbewijs incidenten kan verminderen is niet te zeggen op basis van de beschikbare gegevens. Het kan 'bijna incidenten' waar de loodsen over spraken, verminderen.

Voor nieuwe recreanten zal het effect sorteren, in die zin dat er niet meer onvoorbereid naar zee kan worden gegaan. Het recreëren op zee met een boot wordt dan een onderneming waarvoor eerst een vaarbewijs moet worden behaald.

---

<sup>20</sup> Zie voor stakeholders sessie Bijlage D





Voor elke groep geldt dat de voorwaarden, afmetingen, snelheid, het vaargebied, de effecten kunnen vergroten of verkleinen omdat daarmee de omvang van de doelgroep wijzigt.

Een bijkomend effect van de invoering van een vaarbewijs voor op zee is dat Nederland beter in lijn is met de ICC Coastal criteria, deze certificering kan gaan afgeven door deze niet te koppelen aan klein vaarbewijs 2 maar aan een Noordzee-vaarbewijs.

Voor de buitenlandse recreant die Nederland aandoet sorteert een nationaal vaarbewijs geen effect. Evenzo ook voor de recreanten die buiten de begrenzings van een vaarbewijs vallen als die bijvoorbeeld gelijk worden gesteld met het klein vaarbewijs 2.

<b>Soort recreant</b>	<b>Effect</b>	<b>Omvang t.o.v. totaal aantal recreanten</b>
<i>Recreant in beeld, professioneel en gepassioneerd</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Borging (kennis en vaardigheden al aanwezig)</li></ul>	Onbekend
<i>Recreant die niet goed in beeld is</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Borging</li><li>• Niet te zeggen of daar winst is op kennis en vaardigheden gebied</li></ul>	Onbekend
<i>Onervaren recreant</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Borging</li><li>• Kennis</li><li>• Vaardigheden</li></ul>	Onbekend
<i>Nieuwe recreant</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Borging</li><li>• Kennis</li><li>• Vaardigheden</li></ul>	Onbekend
<i>Buitenlandse recreant</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geen effect (heeft waarschijnlijk in veel gevallen al een vaarbewijs uit eigen land)</li></ul>	Onbekend
<i>Recreant buiten begrenzings van een toekomstig vaarbewijs</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geen effect</li></ul>	Onbekend

Tabel 7: Effect invoeren Noordzee-vaarbewijs versus (sub)doelgroep

### 6.3 Conclusie effecten invoering van een Noordzee-vaarbewijs

Invoering van een Noordzee-vaarbewijs heeft zeker effect maar met name op het gebied van borging van kennis en vaardigheden. Niet voor alle recreanten omdat je buiten de verplichtende categorie kan vallen of als buitenlander al een vaarbewijs hebt of niet hoeft te hebben.

Wat het effect voor de veiligheid is, incidenten en bijna incidenten is nu nog niet goed te zeggen omdat de omvang van de verschillende (sub)groepen recreanten niet in beeld is. Om de effecten beter te duiden is meer onderzoek nodig naar het type recreant.







## 6.4 Proportionaliteit

Het proportionaliteitsvraagstuk is of het middel en het doel in balans is. Daarvoor kijken we naar:

1. De noodzakelijkheid
2. Of de maatregel geschikt is om het doel te behalen
3. Of wat de maatregel oplevert in verhouding staat tot de nadelen voor de betrokkenen

### 6.4.1 Noodzakelijkheid

Er is geen directe noodzaak geïdentificeerd voor het implementeren van een Noordzee-vaarbewijs. Het nut van een Noordzee-vaarbewijs is wel te vinden. Niet zozeer in een concrete aanleiding maar meer in de combinatie van aanleidingen. De veranderende Noordzee, toenemende incidenten, veranderend profiel en doelgroepomvang van de recreant kunnen aanleiding geven tot de invoering van een Noordzee-vaarbewijs. Op dit moment is er nog te weinig informatie bekend en het dient aanbeveling eerst goed deze aanleidingen onder de loep te nemen.

Voor de aansluiting bij omliggende landen is onbekend of dit een beleidsmatige urgentie is of dat dit een welkome bijvangst is als er een vaarbewijs voor de Noordzee wordt ingevoerd. In zijn algemeenheid is er wel de indruk dat er meer recreanten op zee komen en dat het profiel van de doelgroep veranderd. Dit alleen kan al aanleiding zijn preventief een vaarbewijs te gaan eisen maar de noodzakelijkheid is daarmee nog niet aangetoond.

### 6.4.2 Is de maatregel geschikt om het doel te behalen

Er is een aantal doelen aan te wijzen, zoals het aanbrengen van kennis en/of vaardigheden, het borgen daarvan en de regelgeving in lijn brengen met omliggende landen. Andere doelen zijn het risiconiveau op de veranderende Noordzee minimaal gelijk houden, incidenten verminderen en bijna incidenten verminderen. Deze laatste drie doelen kunnen worden behaald door kennis en vaardigheden aan te brengen met een vaarbewijs.

Specifiek voor de recreatievaart en de vraag of een Noordzee-vaarbewijs nodig is, is er nog geen risicoanalyse gemaakt. De risico's kunnen ook verschillen per regio. Nabij havenmondingen, neem Rotterdam of de Schelde, zijn de risico's vele malen hoger dan op andere plaatsen op zee. Mogelijk dat daar met lokale regelgeving ook al mitigerende maatregelen kunnen worden genomen.

De maatregel om een Noordzee-vaarbewijs in te voeren is een geschikt middel om bij te dragen aan de bovengenoemde doelen. De effectiviteit echter, die is beperkt zoals aangegeven in Tabel 7.

### 6.4.3 Staat de maatregel in verhouding tot de nadelen voor de doelgroep

Meer regelgeving brengt ook nadelen met zich mee. Voor de bestaande recreanten is het nadeel dat deze groep kosten moet maken en moeite moet doen een vaarbewijs te gaan halen. Mogelijk zelfs dat een deel niet in staat is om het vaarbewijs te halen en daardoor deze hobby moet laten varen. Voor nieuwe (aankomende) recreanten wordt dit een gegeven om Noordzee-recreant te kunnen worden. Deze ervaring is al opgedaan op binnenwater na de invoering van de klein vaarbewijzen 1 en 2.

Deze nadelen kunnen voor een deel weggenomen worden. Als onderdeel van een maatregel kan je denken aan vrijstelling voor bestaande vaarbewijzen en kennisbewijzen. Voor twee subgroepen neemt dat een belangrijk nadeel weg, de recreanten die goed in beeld zijn en de recreanten die minder goed in beeld zijn maar wel met kennisbewijzen (diploma's, certificaten) aan kunnen tonen over de

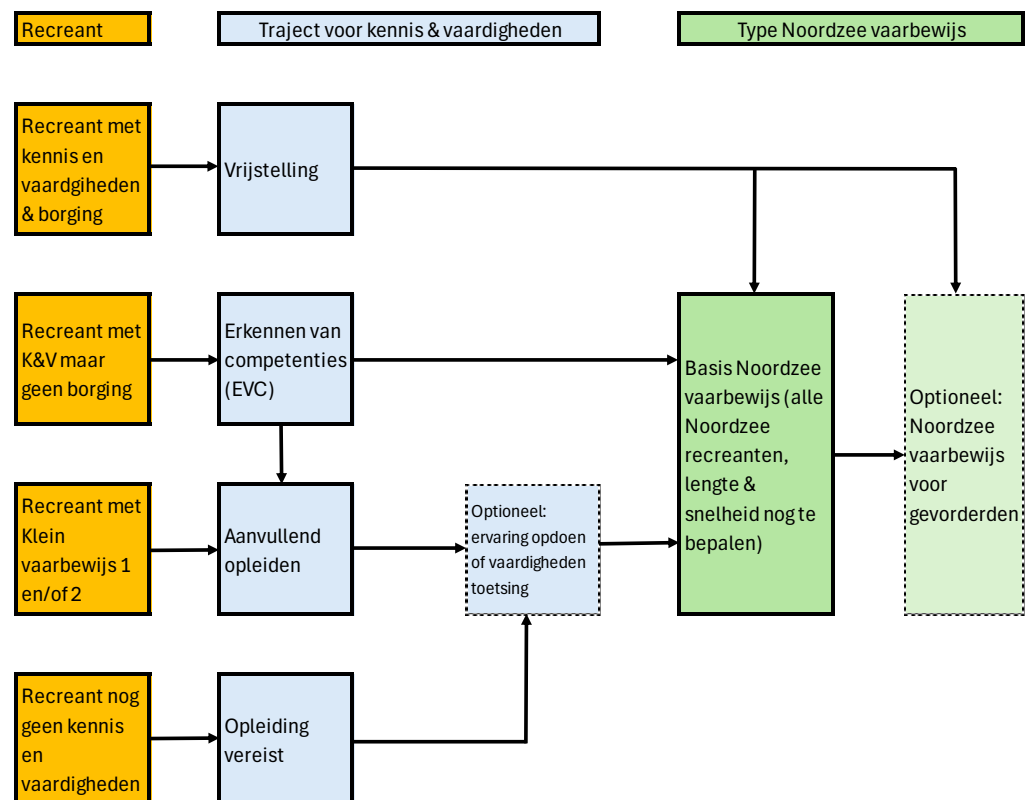




kennis en ervaring te beschikken. Voor de onervaren en nieuwe recreant levert deze maatregel in verhouding meer winst dan nadeel op.

Een belangrijk vraagstuk dat ook invloed heeft op de proportionaliteit is of er eisen worden gesteld aan vaardigheden en vervolgens hoe en op wat voor manier. Als er bijvoorbeeld vaardigheidseisen worden gesteld aan navigeren kan dat op een veel goedkopere manier dan eisen aan omgaan met reddingsmiddelen of varen in verschillende omstandigheden zoals stroom en wind.

Onderstaande afbeelding geeft een logische suggestie van hoe je het Noordzee-vaarbewijs zou kunnen inrichten.



Afbeelding 5: Mogelijk traject tot verkrijgen Noordzee-vaarbewijs

In dit voorstel wordt uitgegaan van vier verschillende categorieën recreanten, gebaseerd op kennis en ervaring. De optie ervaring opdoen of vaardigheden toetsing is nu niet in gebruik in Nederland. In omringende landen zijn hiervoor verschillende variaties bedacht. Het type vaarbewijs kan onderscheid maken in 'basis' (beperkte afstand van de kust) die dan voor iedereen gaat gelden en een 'gevorderd' voor een grotere reikwijdte.

## 6.5 Conclusie proportionaliteitsvraagstuk

Hoewel de noodzakelijkheid nog ontbreekt is invoering van een Noordzee-vaarbewijs geschikt als preventief middel om te anticiperen op veranderende omstandigheden en profiel/omvang van de doelgroep. Dat veranderende profiel is weliswaar niet





vastgesteld maar er zijn indicaties en ook bevindingen vanuit de expertsessie die daarop duiden.

Of het middel geschikt is doelen te behalen is sterk afhankelijk van die doelen. Als het doel is te anticiperen op de aanleg van windenergiegebieden op zee is, vanwege de geringe doelgroep die daarmee te maken krijgt, is deze maatregel niet proportioneel. Als het doel is incidenten te verminderen, zal eerst een betere registratie van incidenten moeten komen en meer onderzoek naar die registraties gedaan moeten worden. Hoe de maatregel wordt ingevoerd is dan bepalend voor het effect dat doel te behalen. De invoering van een Noordzee-vaarbewijs is tot die tijd geen proportionele maatregel.

Omdat bij het invoeren een deel van de doelgroep kan worden 'ontzien' zal invoering geen onoverkomelijke problemen met zich meebrengen. Voorwaarde is wel dat maatregelen worden genomen om delen van de doelgroep te 'ontzien' en in staat te stellen op basis van bestaande kennis en vaardigheden het vaarbewijs te geven. Deze systematiek<sup>21</sup> bestaat al voor afgifte van het ICC. Het deel van de doelgroep dat niet kan worden ontzien gaat zelf ook profijt krijgen van opdoen en borgen van kennis en vaardigheden.

Afhankelijk van de doelen en hoe de maatregel vorm krijgt kan het dus een proportionele maatregel zijn mits de volgende beschouwingen in acht worden genomen:

- Wat is het doel?
- Welk deel van de groep recreanten gaat dit aan?
- Komen de gevraagde kennis en vaardigheden overeen met wat nodig is?
- Dekken de eisen de relevante categorie of valt die er toch buiten?
- Welke eisen komen er voor vaardigheden en hoe kan je die gaan aantonen?

Deze vragen niet stellen en beantwoorden heeft nadelige gevolgen voor de effectiviteit en daarmee komt de proportionaliteit van invoering van een Noordzee-vaarbewijs onder druk te staan.

---

<sup>21</sup> Bestaande diploma's en certificaten die recht geven op een ICC.

<https://www.cbr.nl/nl/recreatievaart-ppl-rzam/recreatievaart/nl/diplomas-vrijstelling-icc>





## 7 Conclusies en aanbevelingen

### 7.1 Conclusies

De Noordzee-recreant die met een boot de zee op gaat kan je onderverdelen in twee hoofdcategorieën. De grootste groep blijft onder de kust en beperkt zich tot dagtochten. Een significant kleinere groep gaat verder de zee op voor langere en meerdaagse tochten.

Om veilig op zee te varen met een pleziervaartuij zijn specifieke kennis en vaardigheden zinvol om risico's te verminderen. Die kennis en vaardigheden kunnen variëren, afhankelijk van hoe ver iemand uit de kust en hoelang iemand op zee wil gaan varen. Over eisen aan die kennis is iedereen het wel eens maar er wordt vooral veel waarde gehecht aan het hebben van vaardigheden. Er bestaat nog geen vaarbewijs in Nederland waar benodigde kennis en vaardigheden deel uitmaken van het eisenpakket.

De meest effectieve manier voor borgen van kennis en vaardigheden is educatie en training. Een variant daarop, erkennen van competenties, is een andere uitstekende methode om kennis en vaardigheden te borgen. Bestaande vaarbewijzen in Nederland bevatten niet de inhoud die risico's verminderen op zee. Er zijn wel andere beschikbare trainingen en opleidingen die wel geschikt zijn. Welke keuze ook gemaakt gaat worden, invoeren van een Noordzee-vaarbewijs is alleen zinvol als deze de kennis en vaardigheden vraagt die nodig zijn om risico's te verminderen.

Een groot deel van de doelgroep, met verschillende verenigingen en verbonden, leent zich goed voor zelfregulering. Er is een breed aanbod aan opleidingen en er is een systematiek van opleiding, training en certificeren van instructeurs. Voor de recreant die niet goed in beeld is weten we dat niet goed. Er is ook te weinig bekend over groei en het (veranderende) profiel van de Noordzee-recreant. Het dient aanbeveling daar meer onderzoek naar te doen om te voorkomen dat maatregelen niet het beoogde effect krijgen.

In de incidentenregistraties van Rijkswaterstaat komt de pleziervaart opvallend vaak voor en er is een recente stijging van registraties. Het merendeel hiervan zijn grondingen in het grensgebied tussen kust en zee. Deze informatie alleen is ontoereikend om conclusies aan te verbinden, anders dan dat pleziervaartuigen aan de grond lopen bij de kust. Informatie over lengte of snelheid en geborgde kennis ontbreekt. De KNRM-registraties laten geen opvallende recente toename zien. De KNRM rukte het vaakst uit voor een motorstoring. Slechts in 5% van de gevallen constateerde de KNRM onvoldoende kennis en ervaring.

Van verschillende opgebrachte doelen om een vaarbewijs voor de Noordzee in te voeren is nog maar de vraag of deze doelen behaald worden als er een vaarbewijsplicht komt. Goed incidentenonderzoek of een gedegen risicoanalyse is nog niet gemaakt. Daarmee komt ook het proportionaliteitsvraagstuk onder druk te staan. Een vaarbewijsplicht kan zeker nuttige doelen bereiken mits er wordt nagedacht over een aantal criteria om ook het beoogde effect te krijgen.

De vraag of betere borging van kennis en vaardigheden alleen kan door het invoeren van een Noordzee-vaarbewijs kan niet volmondig met 'ja' worden beantwoord. Dit is afhankelijk van een aantal factoren die nader moeten worden onderzocht. De navolgende aanbevelingen uit dit onderzoek zijn deels gericht op het verzamelen van meer informatie. Daarnaast zijn er aanbevelingen over hoe een





maatregel als een Noordzee-vaarbewijs kan worden ingericht om effectief en proportioneel te zijn.

## 7.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek

### 1. *Verbeter incidentregistraties*

Verzamel meer informatie over de incidentregistraties. De registraties zoals ze nu zijn hebben zeer beperkte waarde en kunnen leiden tot verkeerde conclusies. Registreren van basisvaartuiggegevens en of er sprake was van aantoonbare kennis en/of vaardigheden bij de schipper geeft al meerwaarde aan de registraties. Bijvoorbeeld onderzoek of de EMCIP-database hiervoor kan worden ingezet, uitbreiding van de SOS-database of samenwerking met de KNRM.

### 2. *Onderzoek de doelgroep*

Het dient aanbeveling de doelgroep beter in kaart te brengen. Er is al veel onderzoek gedaan en beschikbaar maar er zijn lacunes. De totale omvang, omvang met of zonder vaarbewijs en afmetingen van schepen is onvoldoende bekend of samengebracht. Een deel van de doelgroep is aan het vergrijzen maar mogelijk verandert het gehele profiel van de doelgroep. Deze vragen zijn nodig om het doel en effect van maatregelen beter in kaart te brengen.

### 3. *Risicoanalyse*

Maak een risicoanalyse met betrokken partijen, gebruikers van de Noordzee, om inzichtelijk te maken welke risico's er zijn, hoe groot ze zijn en waar de risico's zich bevinden. De uitkomsten spelen een belangrijke rol in het nog vast te stellen doel.

## 7.3 Aanbevelingen voor een Noordzee-vaarbewijs

### 4. *Inhoud Noordzee-vaarbewijs*

Voor de inhoud van een Noordzee-vaarbewijs is al voldoende informatie beschikbaar en bekend waaraan dit moet voldoen. Het dient aanbeveling onderscheid aan te brengen in minimaal een vaarbewijs voor onder de kust en indien gewenst ook een vaarbewijs voor de doelgroep die verder de zee op gaat. Die laatste groep moet dan sowieso in het bezit zijn van het vaarbewijs voor onder de kust en mogelijk dat het profiel van die doelgroep een aanvullend vaarbewijs zinloos maakt.

### 5. *Vaardigheden Noordzee-vaarbewijs*

Naast benodigde kennis voor varen op zee is vooral de wens voor vaardigheden sterk naar voren gekomen. Omliggende landen hebben al een praktische toets en/of ervaring als verplicht onderdeel. In Nederland bestaat dit nog niet. Het dient aanbeveling praktische ervaring of vaardigheden onderdeel te laten worden van de eisen voor een Noordzee-vaarbewijs.

### 6. *ICC*

Het ICC verplicht stellen voor de Noordzee-recreant is een oplossing voor borging van kennis en vaardigheden. Het ICC Coastal kan op verschillende manieren worden verkregen. Niet elke manier is gelijkwaardig aan de benodigde kennis en vaardigheden die nodig zijn en vereist voor een ICC. In Nederland kan je het krijgen op basis van klein vaarbewijs 2 en dat is onvoldoende voor varen op de Noordzee. Het dient aanbeveling de eisen voor afgifte van het ICC Coastal in Nederland, overeen te laten komen met de benodigde kennis en vaardigheden die nodig zijn op zee.





## 7. *Afmetingen*

De doelmatigheid van een Noordzee-vaarbewijs hangt voor een groot deel af van de afmetingen en snelheid van de schepen waarvoor dit gaat gelden. Indien wordt aangehaakt bij het klein vaarbewijs 2 worden mogelijk doelen niet bereikt als gevolg van die afmetingengrens. Het dient aanbeveling de eisen goed af te stemmen en de juiste afmetingen en snelheid van de schepen te selecteren om het doel en beoogde effect te realiseren.

## 8. *Zelfregulering*

Een deel van de doelgroep leent zich uitstekend voor zelfregulering. Het dient daarom aanbeveling dit instrument in te zetten bij implementatie van een Noordzee-vaarbewijs. Omdat niet de hele doelgroep goed in beeld is zal zelfregulering alleen, niet de beste oplossingen bieden voor een Noordzee-vaarbewijs als maatregel.

## 9. *Erkennen van competenties*

Erkennen van verworven competenties (EVC) is als aanvullend instrument uitermate geschikt kennis en vaardigheden te toetsen en te borgen. Dit kan worden uitgevoerd door bestaande systematiek zoals beschikbaar bij CWO. Het dient aanbeveling dit instrument onderdeel uit te laten maken van een maatregel als een Noordzee-vaarbewijs.





## Bijlage A International Certificate of Competence (ICC)

Het ICC is afkomstig uit Resolutie 40 van de United Nations Economic Commission for Europe Inland Water Committee. (UN ECE IWC)

Hierin staat dat het ICC door de overheid van een lidstaat aan haar onderdanen en inwoners, die zich mogelijk op de wateren van een vreemde staat bevinden, kan worden uitgevaardigd, op voorwaarde dat beiden de vereisten en voorwaarden aanvaarden die zijn vastgelegd in Resolutie 40.

Het ICC biedt de ene regering aan de andere documentaire zekerheid dat de houder voldoet aan de competentieniveaus die zijn vastgelegd in Resolutie 40.

De aanvaarding van Resolutie 40 wordt echter vaak met voorbehoud gedaan, en de uitvoering geschiedt door de eisen om te zetten in nationale wetgeving, met als gevolg dat er een flink verschil in de uitvoering zit. Kort samengevat; Resolutie 40 omschrijft wel een aantal onderwerpen die verplicht geëxamineerd moeten worden, echter zonder daar gedetailleerd op in te gaan.

In ons onderzoek gaan we kijken naar de details van de uitvoering van deze resolutie in onze buurlanden, toetsen deze aan de eisen van Resolutie 40, om daar vervolgens te kunnen vaststellen of de uitvoering in Nederland daaraan voldoet, en of er verbetering noodzakelijk danwel gewenst is.

Het ICC is het enige vaarbevoegdheidsbewijs voor de recreatievaart die erkend is door de Verenigde Naties, en geldt dus als een internationale standaard. Wie als schipper in het buitenland met een pleziervaartuig wil varen heeft vaak een ICC nodig.

Eisen:

Voor het ICC moet:

- de aanvrager minimaal 16 zijn,
- Een gezondheidsverklaring overleggen waarbij met eisen worden gesteld aan het gezichtsvermogen en gehoor.

De aanvrager dient te kunnen bewijzen dat hij voldoende kennis heeft van de regelgeving omtrent het omgaan met pleziervaartuigen en nautische en technische kennis die nodig is om veilig te navigeren op binnenwateren en/of kustwateren, en dit ook in de praktijk te laten zien.

Indien de aanvrager reeds in het bezit is van een officieel door de lidstaat uitgegeven CoC, dan kan dat land een ICC afgeven zonder dat de aanvrager nog een examen moet afleggen, mits aan de eisen van de resolutie, zoals onder Annex I paragraaf II beschreven, is voldaan.

Deze eisen uit Annex I paragraaf II zijn als volgt;

3. Het examen moet worden met betrekking tot de vaargebieden (d.w.z. binnenwateren en/of kustwateren) en dient minimaal de volgende onderwerpen te bevatten:
  - 3.1. Voldoende kennis hebben van de van toepassing zijnde reglementen en nautische publicaties Verkeersreglementen die van toepassing zijn op binnenwateren, met name CEVNI, en/of in kustwateren, met name COLREGS, inclusief hulpmiddelen voor de navigatie (vaarwegmarkeringen en betonneningsystemen)
  - 3.2. Het in de praktijk kunnen toepassen van de nautische en technische kennis:
    - a. Algemene kennis van het vaartuig, het gebruik en vervoer van de veiligheidsmiddelen, en het onderhoud aan de motor en/of zeilen.
    - b. Het kunnen omgaan met het vaartuig, en begrip van de invloed van wind, stroming, interactie en beperkte kiepspeling.
    - c. Gedrag tijdens het ontmoeten en inhalen van andere schepen (interactie).
    - d. Ankeren en afmeren onder alle omstandigheden
    - e. Manoeuvreren in sluizen en havens
    - f. Algemene kennis van weersomstandigheden
    - g. Algemene kennis van de navigatie, met in het bijzonder het bepalen van de positie en een veilige koers.
  - 3.3. Gedrag onder speciale omstandigheden:
    - a. Basisbeginselen van ongevallenpreventie (b.v. Man-over-boord manoeuvre)
    - b. Maatregelen bij botsingen, motorstoringen en vastlopen, inclusief het dichten van een lek, hulp bij calamiteiten
    - c. Gebruik van reddingsmiddelen en uitrusting
    - d. Brandpreventie en brandbestrijding
    - e. Het vermijden van waterverontreiniging

Het ICC kent een onderscheid in Inland Waters (I), Coastal Waters (C), en voor Motorvaartuigen (M) of zeilvaartuigen (S).

Onder Annex III staan de eisen die aan het model van het ICC-certificaat worden gesteld.

Onder punt 12 dient de Date of Expiry te worden ingevuld. In Resolutie 40 wordt daar echter verder niets over benoemd, het invoeren van een geldigheidsduur wordt dus aan de lidstaat zelf overgelaten.

Het Verenigd Koninkrijk is het enige land dat een geldigheidsduur van 5 jaar kent. Duitsland, België en ook Nederland geeft een ICC af zonder verloopdatum.





## Bijlage B Kennis en vaardigheden analyse

<b>Eind- en toetstermen</b>	S T C W	KVB 1	KVB 2	Kust nav
<b>Reisplanning en navigatie</b>				
Kennis van papieren zeekaarten	X		X	X
Kennis van elektronische kaarten (ENC, RNC)	X			X
Kaarttekens, betoning, lichten, dracht	X	X	X	X
SIGNI betoning		X		
Positiebepaling m.b.v. kenmerkende punten a/d wal	X		X	X
Positiebepaling m.b.v. betoning, bebakening, lichten	X		X	X
Gissen, met wind, getijden, stroom en vaart	X		X	X
Reisplannen en navigeren in beperkt vaarwater	X		X	X
Reisplannen en navigeren in verschillende weersomstandigheden	X		X	X
Reisplannen en navigeren in gebieden met ijs	X			
Reisplannen en navigeren met beperkt zicht	X			X
Reisplannen en navigeren in verkeersbanen	X			X
Reisplannen en navigeren in VTS gebieden	X			X
NAP, hoogtes en schalen		X		
Reisplannen en navigeren in gebieden met grote getijverschillen, getijdenberekeningen	X		X	X
Berichten en boekwerken (BAZ, getijtafels, stroomatlas, Int. Seinboek)	X		X	X
Kennis en inzicht in doorvaartgebieden windparken				X
<b>Communicatie</b>				
Apparaten voor geluidseinen kunnen benoemen	X			X
Mistseinen	X			X
Vlagvoering	X			X
Opzoeken gegevens uit ALRS vol. 6 (kuststations)	X			X
Bekendheid met VTS	X			X
Werken met Marifoon en AIS				
Werken met GMDSS- apparatuur				







<b>Instrumenten</b>				
Werking en fouten van Magnetisch vloeistofkompas	X		X	X
Toepassen correcties magnetisch kompas	X		X	X
Gebruik van handpeilkompas				X
Principe, werking en eigenschappen fluxgate kompas				X
Stuurautomaat	X			X
Kennis GPS; werking, betrouwbaarheid, nauwkeurigheid, kaartdatum, begrippen, storingen	X		X	X
Plotters, hardware & software, raster en vectorkaart	X			X
Principe, werking en eigenschappen van het log	X			X
Principe, werking en eigenschappen van het echolood	X			X
Principe, werking en eigenschappen van de NAVTEX	X			X
Principe, werking en eigenschappen van AIS	X			X
Werken met radar op zee	X			
<b>Meteorologie</b>				
Wind, windschaal, luchtdruk, zicht voor binnen		X		
Gebruik van meteorologische hulpmiddelen aan boord	X		X	X
Opstellen weersverwachting m.b.v. kaart	X		X	X
Ontvangstmethodes van meteo- gegevens	X		X	X
Verwerken van ontvangen meteo-gegevens	X		X	X
Kennis van stabiele en onstabiele luchtmassa	X			X
Kennis van verschillende weersystemen	X	X	X	X
Kennis van wolkensoorten	X			X
Kennis van ontstaan en vormgeving van windgolven				X
Kennis van begrip significante golfhoogte en Seastate				X
Kennis van Seastate berichten en bronnen hiervan				X
Kan de relatie wind, kust en kape beschrijven, en de invloed daarvan op de navigatie en routeplanning				X
Kan de relatie stroom en kape beschrijven, en de invloed daarvan op de navigatie en routeplanning				X
Kennis van soorten mist en het ontstaan daarvan	X			X
Kennis van verschijnselen en risico's van ontladende cumulonimbusbewolking				X
<b>Wachtlopen</b>	X			





Int. Bep. Ter voorkoming v. Aanv. Op zee (BVA)	X		X	X
Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW)			X	
Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE)			X	
Aanvullende bepalingen Westereems en Dollard			X	
Binnenvaartpolitiereglement (BPR)		X	X	
Rijnvaartpolitiereglement (RPR)		X		
Scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen			X	
Kennis en kunnen toepassen van de principes van het wachtlopen	X			
Gebruik van scheepvaartroutes conform regelgeving	X			
Bijhouden van het journaal	X			X
<b>Manoeuvreren</b>				
Kennis van factoren die het manoeuvreren kunnen beïnvloeden	X	X		
Manoeuvreren op de motor met of zonder hulpmiddelen	X	X		
Ankergerie, ankertechniek	X	X	X	
<b>Milieumaatregelen</b>				
Kennis van de voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van vervuiling van de zee	X			
Kennis van procedures en middelen die de vervuiling van de zee moeten voorkomen	X			
<b>Stabiliteit</b>				
Kennis en toepassing van stabiliteit	X			
Fundamentele kennis van de waterdichte indeling	X			
Actie ondernemen bij verlies van drijfvermogen	X			
<b>Wetgeving</b>				
Basiskennis van SOLAS	X			X
Uitlaatgassen, sewage		X		
Basiskennis van MARPOL	X			X
Kennis en inzicht in het STZ en Scheepvaartverkeerswet				X
Schepenbesluit	X			X
<b>Veiligheid aan boord</b>				
Brand-preventiemaatregelen	X	X		
EHBO	X			
Persoonlijke veiligheid	X	X		





<b>Omgaan met noodgevallen</b>				
Voorzorgsmaatregelen t.a.v. veiligheid opvarenden	X	X		
Eerste beoordeling van schade en maatregelen	X			
Handelen na een aanvaring	X			
Handelen na het aan de grond lopen	X	X		
Noodsturen	X			
Slepen en gesleept worden	X	X		
Redden van personen uit zee	X	X		X
Assisteren van vaartuigen in nood	X			X
Gebruik van het IAMSAR	X			X
<b>Brandbestrijding</b>				
Kennis van brandklassen	X	X		
Kennis van de branddriehoek (vijfhoek)	X	X		
Actie ondernemen in geval van een (olie) brand	X	X		
<b>Reddingsmiddelen</b>				
Kennis van de verschillende soorten reddingsmiddelen, en de toepassing daarvan, zoals vloten, HRU's, satelliet EPIRBs, SART, overlevingspakken, reddingvesten, boeien, en thermische beschermingsmiddelen	X			
Het kunnen gebruiken van reddingsmiddelen	X	X		
Reddingseinen	X	X		X
<b>Technisch</b>				
Basis motorkennis		X		
Controles en maatregelen voor vertrek		X		
Controles en maatregelen tijdens de vaart		X		
Controles en maatregelen na de vaart		X		
Controles en maatregelen bij lang stilliggen		X		
Gasinstallaties aan boord		X		



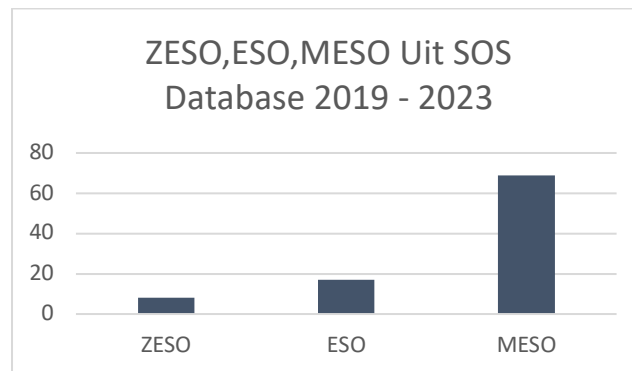


## Bijlage C Incidentregistraties

### Gevolgen van incidenten

Om inzicht in de gevolgen van de scheepsrampen te krijgen is de SOS-database geraadpleegd. In de SOS-database wordt sinds 2012 de internationale IMO-classificatie gebruikt om de ernst van de ongevallen aan te duiden.

In de periode van 2019-2023 zijn in totaal 94 incidenten geregistreerd in het Nederlandse deel van het Noordzeegebied. 8 van deze meldingen zijn geclassificeerd als ZESO met twee dodelijke slachtoffers. 17 registraties zijn geclassificeerd als ESO waarvan 1 persoon met lichamelijk letsel is geregistreerd. Voor MESO zijn 69 incidenten geregistreerd waarvan 2 personen met lichamelijk letsel.



Tabel 8: Categoriëring naar ernst in SOS-database 2019-2023

De eerdergenoemde classificatie maakt onderscheid naar de volgende typen scheepsongevallen:

#### *Zeër ernstig scheepsongeval (ZESO) (Very Serious Casualty)*

Een ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.

#### *Ernstig scheepsongeval (ESO) (Serious Casualty)*

Een ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met:

- brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs;
- rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:
- structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage;
- onderwaterschip, uitval voortstuwing, grote schade aan accommodatie, etc.;
- schade aan het milieu;
- averij die sleep hulp of walassistentie noodzakelijk maakt.

#### *Minder ernstig scheepsongeval (MESO)*

Dit type ongeval is niet beschreven in de RESOLUTION A.849(20) en is gedefinieerd als een scheepsongeval dat geen ernstig of zeer ernstig scheepsongeval is.





## Bijlage D Resultaat uit stakeholders-sessie

### Deelopdracht 7

*Het houden van interviews met relevante stakeholders en vervolgens het organiseren van een expertsessie waarin bovenstaande vragen en uitkomsten gezamenlijk besproken worden.*

Voor deze rapportage hebben wij een expertsessie georganiseerd. Voor een diverse en representatieve discussie, zijn experts geselecteerd uit verschillende vakgebieden die raakvlakken hebben met de vraagstukken:

- **Maritieme educatie en training** (Instructeurs Zeezeilschool).
- **Recreatievaartorganisaties** Watersportverbond (Leden regioteam Noordzee).
- **Rijkswaterstaat** (Senior Adviseur Scheepvaart Veiligheid en Coördinerend Specialistisch Adviseur Zeescheepvaart).
- **Ervaren recreanten en gebruikers van de Noordzee** (Ervaren (bestuurs-)leden van Jachtclub Scheveningen, Kustzeilers, Toerzeilers).
- **Nautische expertise van Nautical Experts** om de sessie te begeleiden.

Het doel van deze sessie was een beter beeld te vormen van de huidige ontwikkelingen, behoeften en uitdagingen binnen de recreatiebranche op gebied van kennis en ervaring, de rol van educatie en opleiding en de rol van een vaarbewijs hierin. De volgende pijlers stonden tijdens de expertsessie centraal:

1. Inzicht geven in ervaren risico's op de Noordzee door de groep met stakeholders.
2. Maatregelen bespreken die effectief kunnen zijn om dit niveau te verbeteren, waarbij de rol van educatie en opleiding centraal staat.
3. De rol van vaarbewijzen bespreken voor recreanten op de Noordzee en hoe dit mogelijk kan worden verbeterd.

Door in gesprek te gaan met betrokken en ervaren deelnemers uit het veld, is er inzicht verkregen in de onderwerpen die hen raken en de manieren waarop men kan inspelen op veranderende verwachtingen en trends. Deze input vormt een waardevolle basis om te bepalen hoe de ervaren recreant naar deze vraagstukken kijkt. De onderstaande vraagstukken/stellingen zijn door middel van break-out groepsdiscussies behandeld.

1. Welke risico's zijn verbonden aan het vaargebied?
2. Het niveau van kennis en vaardigheden moet verbeterd worden
3. Er is een vaarbewijs nodig voor de Noordzee

### Algemene uitkomsten

De Noodzaak maatregelen te nemen wordt nog niet echt erkend op basis van de incidentcijfers. De hoeveelheid incidenten met recreatievaart wordt door de doelgroep over het algemeen als klein ervaren. De cijfers van de SOS-database en KNRM laten wel een stijging zien in de incidentregistraties maar er is onvoldoende duidelijk waar dit door komt. Komt dit doordat men nu beter is gaan registreren,





meer aandacht is voor registraties of zijn er echt meer incidenten? Eigenlijk zouden deze incidenten los van elkaar bekeken moeten worden om te bepalen wat hier nou echt aan hand is voordat er grootschalige maatregelen genomen worden. Het deel van de doelgroep dat nu nog onvoldoende in beeld is heeft mogelijk het grootste aandeel in incidentregistraties zoals grondingen.

Zelfregulering door verenigingen/zeezeilschool wordt als optie genoemd om het niveau van kennis en vaardigheden op voldoende niveau te houden. Er wordt ook aangegeven dat er een nieuwe generatie 'bucketlist recreatie' ontstaat. Hierbij gaat een steeds grotere groep onervaren recreanten het water op, terwijl er meer vertrouwen wordt gelegd in digitale middelen. Dit komt niet ten goede aan zelfredzaamheid.

### **Welke risico's zijn verbonden aan het vaargebied**

- Het grootste risico dat wordt ervaren is de relatief beperkte groep recreanten die onbewust onbekwaam is en niet aangesloten is bij bijvoorbeeld een vereniging en daardoor onder de radar blijft. Doordat deze doelgroep niet of in mindere mate bewust is van de risico's die de Noordzee met zich meebrengt kan dit voor onveilige situaties zorgen.
- Schijnveiligheid die het ICC/VB2 lijkt te geven. Er zijn mensen die denken dat ze voldoende bekwaam zijn om de Noordzee te bevaren met een vaarbewijs 2 waarbij een ICC wordt afgegeven. Dit is niet het geval. Zo valt COLREGS tegenwoordig niet meer binnen VB2.
- Er zijn minder route opties op de Noordzee door industrialisatie. Hierdoor is er minder ruimte om een prettige koers te kiezen en meer risico op 'verzeilen' dat je ergens in terecht komt waar je niet wilt zijn.
- Grondzeeën boven de Waddeneilanden worden gezien als lokaal risico. Als men niet bewust is van de risico's die dit gebied met zich meebrengt kan dit onveilige situaties opleveren. Je ziet dit ook terug aan concentraties van de incidenten boven de Wadden. Dit kan hiermee te maken hebben.
- Schijnveiligheid die elektronische navigatiemiddelen met zich meebrengen. Er wordt steeds meer vertrouwd op elektronische navigatiemiddelen zonder dat men zich bewust is van de beperkingen en de brongegevens en of informatie die gepresenteerd wordt door de aanbieders actueel is.

### **Het niveau van kennis en vaardigheden moet verbeterd worden**

- Bij recreanten die aangesloten zijn bij verenigingen is dit niet echt aan de orde. De wil om te leren is groot binnen de vereniging en recreanten leren zowel via formele cursussen en evenementen als informeel via berichten van de vereniging en uitwisseling van informatie onderling.
- Vooral voor de groep die niet aangesloten is bij verenigingen en die onbewust onbekwaam zijn is dit het geval. Interessant zou zijn inzicht te hebben in deze groep. Hoe groot is deze groep. Hoe krijg je deze doelgroep in beeld?

### **Er is een vaarbewijs nodig voor de Noordzee**

- De groep is verdeeld over het feit of er een vaarbewijs moet komen. Ga je een grote groep recreanten waarbij het probleem niet zit de maatregelen opleggen? En gaat een theorie-examen een probleem oplossen? Ervaring wordt hierin belangrijker gevonden.
- Er wordt naar andere opties gewezen, namelijk motiveren en de doelgroepen bereiken waar het probleem zit. Met een samenwerking tussen overheid en watersport zonder aanvullende verplichtingen.
- Er is een praktische vaaropleiding nodig voor ICC Coastal.





- Kennis maar vooral ook vaardigheden ontwikkeling en toetsing kunnen heel goed in eigen beheer (verenigingen, verbonden, etc.) via zelfregulering plaatsvinden.

