

Keuringscertificaat grote pleziervaart (CvO, CBB, nu UBC)

dirkvandriel.nl

Waar gaat het om ?

Varende woon/recreatieschepen langer dan 20 meter of met een waterverplaatsing van meer dan 100m³ ([blokvolume](#)) moeten per 1 januari 2019 beschikken over een keuringscertificaat om te mogen varen. Tot 1 januari 2019 gold voor bestaande schepen een permanente soepele overgangsregeling. De overgangsregeling vervalt indien het schip niet elke 7 jaar herkeurd wordt ([lees meer](#)).

Schepen die niet (meer) onder de overgangsregeling vallen worden gekeurd volgens nieuwbouwnormen. Het overgrote deel van de oudere (historische) schepen zal niet aan die eisen kunnen voldoen en zal dus niet meer mogen varen. Deze schepen moeten dan aan de wal blijven liggen en mogen alleen nog met behulp van sleepboten worden verplaatst.

Indien een schipper wordt aangehouden tijdens het varen met een niet gecertificeerd schip, riskeert hij een boete van 1250 euro en stillegging van het schip (bron: [Inspectie L&T, 2019](#)). Daarnaast kunnen er (aansprakelijkheids-) problemen met de verzekering ontstaan, mocht er iets mis gaan.

Naamgeving van het certificaat

In schipperskringen wordt nog regelmatig gesproken over "CvO" (Certificaat van Onderzoek) of "CBB" (Communautair Binnenvaartcertificaat).

Sinds 2023 wordt in Nederland het [Unie Binnenschip Certificaat \(UBC\)](#) afgegeven.

Wat houdt het UBC in ?

Het UBC is enigszins te vergelijken met de APK voor auto's, maar dan eens in de 7 jaar. Het onderwaterschip wordt op een werf door een expert gekeurd en de uitrusting van het schip ondergaat een inspectie (veiligheidskeuring). Dit gedeelte van de keuring kan ook plaats vinden als het schip in het water ligt.

- Voor woon/recreatieschepen die onder de overgangsregeling vallen is "[klaarblijkelijk gevaar](#)" de leidraad bij de keuring.
- Soms wordt door een expert een eis aan een woon/recreatieschip gesteld waarover discussie ontstaat. Deze eis zal teruggevonden moeten worden in [hoofdstuk 26 \(pleziervaartuigen\)](#) van de ES-TRIN (Europese Standaard Technische Voorschriften Binnenschepen). Als de discussie het "klaarblijkelijk gevaar" betreft wordt het lastiger. De keuringsinstanties hebben een eigen klachtenprocedure maar een onafhankelijke beoordelingscommissie ontbreekt.
- De kosten van een keuring/verlenging van een certificaat variëren tussen €1200 en €2000(!). De [drie erkende keuringsinstanties](#) zijn vrij in het vaststellen van hun reis-, administratie-, coördinatie?- en uurtarieven. De afgifte van het certificaat zelf kost €128 ([vast tarief](#)). Het is raadzaam eerst een offerte te vragen alvorens de opdracht te gunnen.

Historische schepen die na het verlopen van de overgangsregeling gecertificeerd willen worden, moeten als traditioneel vaartuig erkend worden om een aangepast certificaat te kunnen krijgen. Daarvoor is hoofdstuk 24 van de ES-TRIN inmiddels ingevuld.

- [toelichting op de keuring als traditioneel vaartuig](#)
- [hoofdstuk 24 ES-TRIN](#)
- [november 2025: eerste certificaat traditioneel vaartuig afgegeven](#)

laatste nieuws

- 07-01-2025 [Het Historisch Bedrijfvaartuig \(LVBHB\) verzamelt klachten over onterechte keuringseisen](#)
- 23-10-2025 [Verlenging keuringstermijn van 7 naar 10 jaar voorlopig van de baan](#)

bijlage: [ES-TRIN 2025](#) (volledig)