

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2899

Vragen van het lid **Kahraman** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het nieuwsbericht «Enterse Zomp vaart door de «Amazone van Twente», maar dreigt kopje onder te gaan door nieuwe regels»* (ingezonden 21 juli 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2025)

**Vraag 1**

Heeft u kennisgenomen van het bericht in *Tubantia* van 18 juli 2025 over vrijwillige zompschippers die vrezen te moeten stoppen vanwege nieuwe Europese regels?<sup>1</sup>

**Antwoord 1**

Ja, van dit bericht heb ik kennisgenomen.

**Vraag 2**

Hoe kijkt u ernaar dat door nieuwe Europese binnenvaartregels, ook vrijwillige schippers van historische schepen zoals de Enterse Zomp worden verplicht tot het afleggen van een praktijkexamen via het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het ondergaan van een tweejaarlijkse medische keuring indien zij ouder zijn dan 70 jaar en het vervullen van aanvullende administratieve verplichtingen?

**Antwoord 2**

De richtlijn over de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart (hierna: kwalificatierichtlijn) is in Nederland per 1 juni 2025 volledig geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. Deze richtlijn schrijft voor alle schippers, ook van passagiersschepen, het Kwalificatiecertificaat schipper voor. Dat is een vaarbewijs op MBO-3 niveau. Rondvaartboten die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers zijn passagiersschepen in de zin van de kwalificatierichtlijn. De richtlijn biedt echter een mogelijkheid om onder voorwaarden een aangepast vaarbewijs voor te schrijven. Dit vaarbewijs dient dan een gelijkwaardig veiligheidsniveau te bieden. Nederland heeft voor de rondvaartsector van deze mogelijkheid

<sup>1</sup> Tubantia, 18 juli 2025, Enterse Zomp vaart door de «Amazone van Twente», maar dreigt kopje onder te gaan door nieuwe regels | Wierden | [tubantia.nl](https://www.tubantia.nl)

gebruik gemaakt. Het nieuwe vaarbewijs geldt dus alleen voor schippers van rondvaartboten, die ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers en is wat betreft de gestelde eisen aangepast aan deze sector. Voordat de nieuwe regels van kracht werden hoefden schippers van rondvaartboten alleen te beschikken over een klein vaarbewijs. Het klein vaarbewijs is te behalen met enkel een theoretisch examen. Er kan dan ook niet gesteld worden dat het klein vaarbewijs een gelijkwaardig veiligheidsniveau biedt aan het Kwalificatiecertificaat schipper. Bij de ontwikkeling van het nieuwe vaarbewijs is zoveel mogelijk aangesloten bij de situatie in de sector. Zo ligt het accent sterk op (het hebben van) praktijkervaring. Men dient slecht één theorie-examen te doen, dat betrekking heeft op o.a. kennis van verkeersregels. De overige toetsen zijn praktijktoetsen, waarvan alleen de laatste onder toezicht van het CBR plaatsvindt. De toetsen kunnen worden afgenomen in het eigen vaargebied.

Voor wat betreft de medische keuring zijn de eisen gelijkgetrokken met die van de richtlijn. Het Ministerie acht het van belang dat de schippers regelmatig medisch gekeurd worden. Het gaat hier immers om het vervoer van personen, waarbij de schipper ook in noodsituaties geacht wordt actie te kunnen ondernemen.

#### Vraag 3

Kunt u toelichten of deze eisen in verhouding staan tot de aard, schaal en risico's van deze kleinschalige, recreatieve vaart op binnenwateren als de Regge waar men met zo'n 5 kilometer per uur vaart?

#### Antwoord 3

De richtlijn is uitsluitend van toepassing op het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen. Pleziervaartuigen en vervoer van minder dan 12 personen vallen niet onder kwalificatierichtlijn en ook niet onder de nieuwe regels voor de rondvaartsector. In die zin valt kleinschalige, recreatieve vaart niet onder de nieuwe regels.

Zoals aangegeven wordt met de nieuwe regels voor de rondvaartsector al een uitzondering gemaakt op de hoofdregel van de kwalificatierichtlijn, dat een schipper van een rondvaartboot dient te beschikken over een Kwalificatiecertificaat schipper. Bij het opstellen van de nieuwe eisen is zoveel mogelijk aangesloten bij de kenmerken van de rondvaartsector. Zo ligt het accent sterk op praktijkervaring en kunnen opleiding en examens plaatsvinden in de eigen vaaromgeving. Ook is er een overgangsregeling voor het behalen van het certificaat voor schippers met aantoonbare ervaring.

#### Vraag 4

Deelt u de zorg dat deze eisen ervoor gaan zorgen dat veel oudere vrijwilligers zullen stoppen, wat kan leiden tot het wegvallen van een waardevolle Twentse traditie?

#### Antwoord 4

Ik ben mij ervan bewust dat het nieuwe vaarbewijs voor de rondvaartsector consequenties heeft. Daarom geldt voor de inwerkingtreding van het nieuwe vaarbewijs een overgangstermijn van drie jaar; het nieuwe vaarbewijs is dus verplicht vanaf 1 juni 2028. Voor bestaande schippers, die minimaal 30 dagen vaartijd kunnen overleggen, geldt daarnaast een overgangsregeling: zij hoeven alleen het laatste praktijkexamen af te leggen. Deze overgangstermijn en overgangsregeling geven de rondvaartsector voldoende tijd om zich op de nieuwe situatie voor te bereiden.

Ik kan mij voorstellen dat ook de verplichte medische keuring consequenties kan hebben. Maar het gaat hierbij om het (bedrijfsmatig) vervoer van groepen van meer dan 12 personen. Deze personen moeten er op kunnen rekenen dat zij veilig vervoerd worden.

#### Vraag 5

Heeft u kennisgenomen van de gezamenlijke brief van de gemeenten Wierden, Rijssen-Holt en Hellendoorn aan uw ministerie, waarin zij pleiten voor maatwerk en vragen om een ontheffing van de nieuwe EU-regels voor historische schepen zoals de Enterse Zomp?

Antwoord 5

Ja, van deze brief heb ik kennisgenomen.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u hun voorstel voor een tijdelijke ontheffing?

Antwoord 6

In de brief van de gemeenten Wierden, Rijssen-Holten en Hellendoorn wordt voorgesteld om een wettelijke uitzondering op de Europese regelgeving te bewerkstelligen. Totdat dit kan worden geregeld, zouden in het voorstel van de gemeenten historische vaartuigen zoals de Enterse Zomp tijdelijk moeten worden uitgezonderd van de nieuwe kwalificatie-eisen. Zoals in het antwoord op vraag vier is uitgelegd, geldt voor de verplichtstelling van het nieuwe vaarbewijs al een overgangstermijn van drie jaar. Dit zou de schippers voldoende tijd moeten geven om zich op de nieuwe situatie voor te bereiden. In feite zorgt deze overgangstermijn al voor een tijdelijke ontheffing; op dit moment acht ik aanvullende maatregelen daarom niet nodig.

Vraag 7

Bent u bereid deze lijn te volgen, zodat de Enterse Zomp als levend erfgoed kan blijven varen op de Regge?

Antwoord 7

Bij de eisen voor het behalen van het certificaat voor open rondvaartboten is al zoveel mogelijk aangesloten bij de kenmerken van de rondvaartsector, ook van die van de Enterse Zomp. Naar mijn mening is een goed evenwicht bereikt tussen enerzijds de mogelijkheden van de sector en anderzijds de veiligheid van de passagiers op deze vorm van bedrijfsmatig vervoer.

Vraag 8

Hoe kijkt u naar de Duitse omgang met het «Traditionsschiffe»? Ziet u hierin een voorbeeld om de recreatieve vaart met de Enterse Zomp boven water te houden?

Antwoord 8

In Duitsland kent de wet- en regelgeving een categorie «traditionele schepen» (*Traditionsschiffe*), maar slechts wanneer het gaat om varen op zee.<sup>2</sup> Voor die traditionele schepen op zee gelden afwijkende regels voor de kwalificatie van de schipper. Het gaat daarbij om historische schepen die zich nog in de originele staat bevinden of om replica's die naar historisch voorbeeld zijn nagebouwd. Daarnaast is het van belang dat deze schepen niet commercieel mogen worden ingezet. Aangezien de kwalificatierichtlijn niet van toepassing is op de zeevaart, kan de Duitse omgang met traditionele schepen op zee niet als voorbeeld dienen voor de Enterse Zomp. In Duitsland gelden voor traditionele schepen op het binnenwater geen bijzondere regels. De wet- en regelgeving over de Nederlandse binnenvaart kent ook geen aparte categorie voor traditionele schepen. Wel zijn er in Nederland meer dan 3000 vaartuigen geregistreerd in het Register Varend Erfgoed Nederland. Het gaat daarbij om een zeer uiteenlopende vloot. Een algemene uitzondering voor varend erfgoed kan daarmee verstrekken gevolgen hebben en is daarom niet wenselijk.

Vraag 9

Zijn er meer gevallen bekend waarin lokale of regionale vaart met historische schepen wordt belemmerd door deze Europese regels die in de kern bedoeld zijn voor commerciële of grensoverschrijdende binnenvaart, en niet voor kleinschalige educatieve of toeristische vaart?

Antwoord 9

De kwalificatierichtlijn beoogt door het stellen van eisen aan de kwalificaties van de bemanning de veiligheid op de binnenwateren te bevorderen. Die veiligheid is naar de mening van het Ministerie ook gewenst bij educatieve en

---

<sup>2</sup> SportSeeSchV – Verordnung über den Erwerb von Sportsee- und Sporthochseeschifferscheinen und die Besetzung von Traditionsschiffen

toeristische vaart. Passagiers moeten er ook dan ook kunnen vertrouwen dat hun veiligheid goed geregeld is.

Vraag 10

Indien u geen ruimte ziet binnen de huidige richtlijn, bent u dan bereid met de Europese Commissie in overleg te treden om voor deze kleinschalige vaart door vrijwilligers uitzonderingen of lichtere eisen te bewerkstelligen?

Antwoord 10

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag twee heeft Nederland al gebruik gemaakt van de vrijstellingsmogelijkheid binnen de kwalificatierichtlijn en zijn de eisen al veel lichter dan gesteld in deze richtlijn. Door het accent te leggen op benodigde praktijkervaring is getracht zoveel mogelijk aan te sluiten bij de kenmerken van deze sector. Los van het feit, dat voldaan moet worden aan de eisen van de richtlijn, is het volgens het Ministerie niet langer wenselijk om vervoer van personen bedrijfsmatig te laten plaatsvinden door schippers die uitsluitend beschikken over een vaarbewijs, dat behaald kan worden door het afleggen van alleen een theoretisch examen

Vraag 11

Kunt u toezeggen dat u actief in gesprek gaat met de betrokken stichtingen en gemeenten om te voorkomen dat tradities als de Enterse Zomp onnodig verdwijnen?

Antwoord 11

Het Ministerie en het CBR hebben verschillende werkbezoeken afgelegd, waarbij ook met de betrokken stichtingen en een aantal gemeentes al is gesproken. Voorts heeft het CBR in een aantal informatiebijeenkomsten met de rondvaartsector de gevolgen van het nieuwe vaarbewijs verder toegelicht. Mijn ministerie zal zich ook in de toekomst blijven inzetten voor het ondersteunen van de sector in de overgangperiode naar het nieuwe vaarbewijs.

Vraag 12

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.