

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

1448

Vragen van het lid **Boelsma-Hoekstra** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *buitenproportionele eisen voor vrijwilligers in de traditionele scheepvaart* (ingezonden 27 februari 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 maart 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met de zorgen van schippers over het Binnenvaartbesluit en de Europese wet en regelgeving betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

In hoeverre heeft u in beeld wat voor gevolgen dit heeft voor de traditionele scheepvaart in Nederland, zoals in de Enterse Zomp en de Berkelzomp in Leeuwarden? Kunt u hierbij aangeven wat de kosten zouden zijn om een vrijwilliger te scholen om te voldoen aan de nieuwe eisen?

Antwoord 2

Voor alle schepen die bedrijfsmatig ingericht zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers betekent de Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart (hierna: de Richtlijn), dat de schippers hiervan in principe in het bezit moeten zijn van een Kwalificatiecertificaat schipper. Dit betreft een certificaat op MBO-3 niveau. Het ministerie heeft echter gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de Richtlijn onder voorwaarden biedt om een speciaal op de sector afgestemd vaarbewijs te laten ontwikkelen, dat met name gericht is op praktijkervaring. Om dit vaarbewijs te behalen moeten kandidaten één theoretisch examen afleggen (kennis van verkeersregels) en drie praktijkexamens. Daarnaast is een vaartijd van in totaal 30 dagen vereist. Voorheen hoefden schippers van open rondvaartboten alleen te beschikken over een klein vaarbewijs, dat met enkel een theorie-examen kan worden

¹ Enterse Zomp, 29 juli 2025, Zorgen over nieuwe regels – Enterse Zomp

² EUR-Lex, 3 maart 2022, Richtlijn (EU) 2017/2397 erkenning beroepskwalificaties binnenvaart, Richtlijn – 2017/2397 – EN – EUR-Lex

behaald. Het nieuwe vaarbewijs is speciaal afgestemd op de open rondvaartsector. Het vereist ook praktijktoetsing en draagt daarmee bij aan een hoger veiligheidsniveau.

Er is geprobeerd de kosten zo laag mogelijk te houden, ook omdat er veel vrijwilligers werken in deze sector. Zo kan de opleiding, na goedkeuring door het CBR, door bedrijven zelf worden verzorgd en hoeft alleen het laatste praktijkexamen onder toezicht van het CBR plaats te vinden. Ook is er een overgangsregeling voor schippers die aantoonbaar ervaring hebben en is er voor alle schippers een overgangstermijn van drie jaar.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft er in het rapport «Aanvaring van en watertaxi met een haven rondvaartboot»³ op gewezen dat «bij personenvervoer de passagiers voor hun veiligheid in grote mate afhankelijk zijn van degene die de dienst aanbiedt. Dit is ook het geval bij personenvervoer over water. Bij het betalen voor vervoer mag van de aanbieder verwacht worden dat deze binnen de redelijkheid de veiligheid van de passagiers waarborgt. In Nederland moeten passagiers hierop kunnen vertrouwen». Ook ik acht het van groot belang dat passagiers erop kunnen vertrouwen dat zij veilig vervoerd worden. Het nieuwe vaarbewijs acht ik dan ook noodzakelijk om een basisveiligheidsniveau te garanderen.

De totale kosten voor een kandidaat worden geschat op ongeveer € 450,-. Wanneer het bedrijf of de instelling een externe opleider wil inschakelen liggen deze kosten ongeveer € 300,- per kandidaat hoger. Voor de instelling of organisatie die de opleiding open rondvaartboot zelf wil organiseren worden de kosten geschat op jaarlijks gemiddeld € 175,-.

Vraag 3

Heeft u contact gehad met schippers bij de Enterse Zomp en praamvaren in en rondom Leeuwarden? Hoe reflecteert u op de communicatie rondom de ontwikkelingen rondom de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart?

Antwoord 3

Vanuit het ministerie en het CBR is bij de voorbereiding op de nieuwe regelgeving op verschillende momenten contact geweest met de rondvaartsector. Er zijn ook werkbezoeken in het land afgelegd door het ministerie en het CBR. Daarbij is gesproken met een vertegenwoordiging van de Enterse zompen. Er is voorts telefonisch contact geweest met verschillende bedrijven, waaronder een praamvaarbedrijf in Leeuwarden. Deze contacten hebben geleid tot aanpassingen in de eisen aan het certificaat, mede vanwege het grote aantal vrijwilligers in de sector. Voorts heeft het CBR een aantal online voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd, waar ook een vertegenwoordiging van de Enterse zompen en van een praamvaarbedrijf aanwezig was.

Vraag 4

Welke ruimte heeft u om in Nederland een andere afweging te maken in de implementatie van de gewijzigde Europese regelgeving? Welke mogelijkheden zijn er om een uitzondering maken voor de traditionele scheepvaart die grotendeels draait op vrijwilligers?

Antwoord 4

De Richtlijn is van toepassing op passagiersschepen in de binnenvaart, dat wil zeggen, schepen die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan 12 passagiers. De Richtlijn maakt geen onderscheid tussen traditionele of niet-traditionele schepen. Zoals hierboven beschreven heeft Nederland reeds gebruik gemaakt van de uitzonderingsgronden in de Richtlijn door een nieuw vaarbewijs te ontwikkelen voor de rondvaartsector. Dit betekent een aanzienlijke verlichting van de eisen van de Richtlijn, terwijl er toch een voldoende veiligheidsniveau wordt geboden.

Bij het vaststellen van deze eisen is daarmee al uitdrukkelijk rekening gehouden met het feit dat in deze sector veel vrijwilligers werkzaam zijn. Voor passagiers mag het echter niet uitmaken of zij door vrijwilligers vervoerd worden of dat er sprake is van een traditioneel vaartuig of niet: zij

³ Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot, Rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van 17 januari 2024.

moeten er te allen tijde op kunnen rekenen dat er een minimum veiligheidsniveau gegarandeerd wordt wanneer zij vervoerd worden.

Vraag 5

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om te voorkomen dat de financiële gevolgen van de wet- en regelgeving zorgen voor een afname van vrijwilligers en schippers in de binnenlandse scheepvaart?

Antwoord 5

Bij de invoering van het nieuwe certificaat voor schippers voor open rondvaartboten is al zo veel als mogelijk rekening gehouden met het feit, dat in deze sector veel vrijwilligers werkzaam zijn. De kosten voor het behalen van het nieuwe certificaat zijn zo laag mogelijk gehouden en voor bestaande schippers met aantoonbare ervaring is een overgangsregeling vastgesteld.

Vraag 6

Deelt u de opvatting dat stichtingen met vrijwillige schippers binnen veilige wateren een vrijstelling zouden moeten krijgen van deze regelgeving? Zo ja, welke mogelijkheden zijn er voor een ontheffing voor vrijwillige schippers op binnenstedelijke, kleinere en veilige wateren?

Antwoord 6

Naar mijn opvatting moeten passagiers te allen tijde, ook wanneer zij door vrijwilligers vervoerd worden, erop kunnen rekenen dat er basiseisen gelden voor hun veilig vervoer. Het klein vaarbewijs, waarvoor alleen een theorie-examen moet worden afgelegd, biedt daarvoor in het kader van de Richtlijn onvoldoende garanties. Er wordt echter wel gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid die de Richtlijn biedt. Voor schippers van open rondvaartboten geldt dus al een vrijstelling van de eisen van de Richtlijn. Het nieuwe certificaat voor schippers van open rondvaartboten biedt een voldoende en goed op deze sector afgestemd veiligheidsniveau.

Vraag 7

Kunt u in kaart brengen of binnen de Europese kaders verdere differentiatie mogelijk is voor deze categorie schepen?

Antwoord 7

De Richtlijn biedt onder voorwaarden een mogelijkheid om een aangepast kwalificatiecertificaat uit te geven. Dit certificaat dient een aan het Kwalificatiecertificaat schipper gelijkwaardig veiligheidsniveau te bieden. Met het nu ontwikkelde certificaat voor open rondvaartboten is ook al zo veel als mogelijk rekening gehouden met schippers van deze categorie schepen.