

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

### 1836

Vragen van het lid **Boelsma-Hoekstra** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *buitenproportionele eisen voor vrijwilligers in de traditionele scheepvaart* (ingezonden 17 april 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 mei 2026).

#### Vraag 1

Kunt u, in aanvulling op uw eerdere beantwoording van schriftelijke vragen op hetzelfde onderwerp, een nadere duiding geven van de kosten die gepaard gaan met de vereiste van het bezig van het kwalificatiecertificaat schipper? Kunt u in ieder geval ingaan op welke kosten gepaard gaan met een verplichte tweejaarlijkse medische keuring?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

De kosten voor het behalen van het algemene kwalificatiecertificaat schipper zijn afhankelijk van de route die gekozen wordt om dit certificaat te behalen. Deze routes zijn vastgesteld in de Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart. De opleiding tot schipper is een opleiding op MBO-3 niveau. De kosten voor een MBO-opleiding zijn op dit moment € 1.458,- per jaar. Daarbij komen nog de overige kosten voor bijvoorbeeld studiemateriaal, het aanvragen van een certificaat en de medische keuring. Het is ook mogelijk het certificaat te behalen via het afleggen van examens bij het CBR. Welke route dan gevolgd kan worden is afhankelijk van de reeds aanwezige werkervaring. Ook gelden dan verschillende eisen voor wat betreft de te behalen vaartijd en opleidingsduur. Wanneer alleen gekeken wordt naar de kosten voor de examens schipper bij het CBR, dan komen deze in totaal op ongeveer € 1.200,-. Wordt bijvoorbeeld een traject gevolgd via een beroepsbegeleidende leerweg, dan zijn de kosten voor de opleiding daarnaast € 735,- per jaar. Ook hier moet rekening worden gehouden met de extra kosten, zoals hiervoor genoemd.

In alle gevallen geldt, dat er een aanzienlijk grotere tijdsinvestering gevraagd wordt voor het behalen van het algemene kwalificatiecertificaat schipper dan voor het kwalificatiecertificaat voor open rondvaartboten, hetgeen ook effect heeft op de kosten. De vereiste vaartijd voor het kwalificatiecertificaat schipper ligt tussen de 180 en 540 dagen, afhankelijk van de gekozen route en

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1448.

de reeds opgedane werkervaring. Dit is aanzienlijk meer dan de 30 dagen, die vereist zijn voor het behalen van het kwalificatiecertificaat voor de schipper van open rondvaartboten.

Het maximale tarief voor een medische keuring in de binnenvaart is vastgesteld in de Regeling tarieven transportsectoren en is op dit moment € 175,-. In de praktijk worden deze keuringen aangeboden vanaf € 80,-.

#### Vraag 2

Kunt u aangeven welke punten in de genoemde gesprekken met de vertegenwoordiging van de Enterse Zompen en het praambedrijf in Leeuwarden naar voren gebracht zijn, en hoe hier vervolgens opvolging aan gegeven is?

#### Antwoord 2

In de aanloop naar de vaststelling van de eisen aan het kwalificatiecertificaat voor de open rondvaartboten zijn meerdere gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers uit deze sector. Deze gesprekken hebben er met name toe geleid, dat de eisen nog meer werden afgestemd op het feit dat in deze sector veel vrijwilligers werkzaam zijn.

Tijdens het gesprek met de vertegenwoordiging van de Enterse zompen werd onder andere naar voren gebracht, dat de schippers intern al werden opgeleid en inmiddels veel ervaring hadden. Dit bleek voor veel organisaties te gelden, die met vrijwilligers werken. Bij de eisen voor het behalen van het kwalificatiecertificaat open rondvaartboot is mede hierom bepaald, dat organisaties zelf een opleidingsplan bij het CBR ter goedkeuring kunnen indienen en de opleiding en de eerste twee praktijktoetsen kunnen verzorgen. Voorts is voor bestaande bewezen ervaren schippers een overgangsregeling opgenomen: zij mogen direct de derde praktijktoets afleggen en hoeven ook het theoretisch examen niet af te leggen.

#### Vraag 3

Klopt het dat in de Richtlijn (EU) 2017/2397 is bepaald dat lidstaten personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren, die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, kunnen vrijstellen van de in de richtlijn opgenomen verplichtingen? Kunt u aangeven of is overwogen om van deze mogelijkheid gebruik te maken? En indien ja, waarom hier niet toe besloten is?

#### Antwoord 3

Het klopt het dat in de Richtlijn (EU) 2017/2397 is bepaald dat lidstaten personen die uitsluitend actief zijn op nationale binnenwateren, die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat, kunnen vrijstellen van de in de richtlijn opgenomen verplichtingen en van die mogelijkheid is wel degelijk gebruik gemaakt. De richtlijn stelt daarbij echter tevens de eis dat het vervangende certificaat een afdoende veiligheidsniveau moet bieden. Het Klein Vaarbewijs, dat te behalen is met het uitsluitend afleggen van een theoretisch examen, biedt voor het bedrijfsmatig vervoeren van meer dan 12 personen dit vereiste veiligheidsniveau niet. Daarom is voor schippers van open rondvaartboten gebruik gemaakt van genoemde vrijstellingsmogelijkheid, door het ontwikkelen van het speciaal op deze sector afgestemde certificaat. Voor dit certificaat gelden aanzienlijk minder zware eisen, terwijl toch een afdoende veiligheidsniveau wordt geboden, afgestemd op deze sector. Het accent ligt sterk op ervaring in de praktijk. Er hoeft slechts één theoretisch examen te worden afgelegd, dat gericht is op kennis van verkeersregels en -tekens.

#### Vraag 4

Klopt het dat binnen dezelfde richtlijn de mogelijkheid wordt geboden om een kwalificatiecertificaat af te geven onder afwijkende voorwaarden, mits daarmee een afdoende veiligheidsniveau wordt gewaarborgd? Kunt u aangeven of is overwogen om van deze mogelijkheid gebruik te maken? En indien ja, waarom hier niet toe besloten is?

#### Antwoord 4

Zoals bij het antwoord op vraag 3 aangegeven is met het speciaal voor de open rondvaartsector ontwikkelde kwalificatiecertificaat gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. De eisen voor het behalen van dit kwalificatiecertificaat

open rondvaartboten zijn aanzienlijk lichter dan voor het behalen van het algemene Kwalificatiecertificaat schipper, terwijl toch een afdoende veiligheidsniveau wordt geboden, waar de passagiers aan boord van deze schepen op kunnen vertrouwen.

#### Vraag 5

Bent u het ermee eens dat met een combinatie van een Klein Vaarbewijs en een intern verzwaarde praktijkopleiding een passend veiligheidsniveau gewaarborgd kan worden?

#### Antwoord 5

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 stelt de richtlijn de eis, dat het af te geven vervangende certificaat een afdoende veiligheidsniveau moet bieden. Het af te geven certificaat zou in dit voorstel het Klein Vaarbewijs zijn en dat biedt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers een onvoldoende veiligheidsniveau. De resultaten van een intern verzwaarde opleiding maken geen onderdeel uit van het Klein Vaarbewijs en op een interne opleiding wordt geen toezicht gehouden.

Ik ben dan ook van mening dat met een Klein Vaarbewijs en een intern verzwaarde opleiding niet wordt voldaan aan de eisen van de richtlijn. Misschien nog belangrijker dan dat is, dat in de regelgeving dan onvoldoende gegarandeerd wordt dat de veiligheid van de passagiers op deze passagiersschepen wordt gewaarborgd. Dit is iets waar passagiers op moeten kunnen rekenen, zoals ook door de Onderzoeksraad voor Veiligheid is benoemd in hun rapporten naar aanleiding van de ongevallen op de Nieuwe Maas en in het Schuitengat.

Tot slot vind ik het belangrijk dat er in de praktijk wordt getoetst of het vereiste veiligheidsniveau door de schipper bereikt wordt. Daarom ligt het accent bij het kwalificatiecertificaat voor open rondvaartboten sterk op praktijkervaring en het toetsen ervan. Dit ontbreekt volledig bij het Klein Vaarbewijs en kan bij een interne opleiding niet worden gecontroleerd.