31409 Zee- en binnenvaart

Nr. 519 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2026

Tijdens het Commissiedebat Maritiem met uw Kamer op 30 september jl. is mij gevraagd nogmaals te kijken naar de mogelijkheden om voor vrijwilligers, die als schipper varen op een open rondvaartboot, een uitzondering te maken op de verplichting over een Kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot te beschikken en u hierover schriftelijk te informeren.

Kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot

Ik heb veel begrip voor de aandacht van de Tweede Kamer voor de vrijwilligers in deze sector. Vrijwilligers leveren immers een belangrijke maatschappelijke bijdrage in verschillende sectoren in Nederland. Er is dan ook al bij het ontwikkelen van het nieuwe vaarbewijs zoveel mogelijk rekening gehouden met het feit dat in de open rondvaartsector ook veel vrijwilligers actief zijn.

Ik ben daarbij echter wel gebonden aan de grenzen van de Europese Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart. Deze richtlijn schrijft in principe voor alle schippers het Kwalificatiecertificaat schipper voor, een vaarbewijs op MBO-3 niveau. Dit geldt ook voor schippers van rondvaartboten. Voor het ministerie was al snel duidelijk dat voor de open rondvaartsector deze eis veel te zwaar zou zijn. Daarom hebben we al zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van de vrijstellingsmogelijkheid die de richtlijn biedt. Bij deze vrijstelling geldt echter dat het certificaat dat in plaats van het Kwalificatiecertificaat schipper wordt afgegeven een afdoende veiligheidsniveau moet bieden. Het klein vaarbewijs voldoet helaas niet aan deze voorwaarde: het is een vaarbewijs dat met uitsluitend een theoretisch examen te behalen is en bereidt schippers in het geheel niet voor op het vervoeren van passagiers. Dat de meeste bedrijven en organisaties dat zelf ook vinden, blijkt wel uit het feit dat de meeste bedrijven en organisaties zelf een interne opleiding hebben voor hun schippers.

Om de richtlijn zo minimaal mogelijk in te vullen is het essentieel dat er door een onafhankelijke instantie, in dit geval het CBR, in de praktijk getoetst wordt of iemand voldoende in staat is passagiers veilig te vervoeren. Objectief moet kunnen worden vastgesteld, dat iemand onder andere een boot met passagiers voldoende beheerst en weet hoe te handelen in noodsituaties, zoals bijvoorbeeld wanneer een passagier overboord slaat en de schipper de verantwoordelijkheid voor deze passagier, maar ook de rest van de passagiers heeft. Het toetsen van de vaardigheden van een schipper in de praktijk is ook één van de centrale elementen in de Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart.

Tegelijkertijd begrijp ik de zorgen in de Tweede Kamer. Ik ben dan ook bereid om nogmaals te bezien of er in het opleidingstraject versoepelingen aangebracht kunnen worden. Bij de voorbereiding van het Kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot zijn naar aanleiding van door het Ministerie en het CBR afgelegde werkbezoeken al enkele aanpassingen in de plannen aangebracht, om zoveel mogelijk lastendruk en financiële druk te vermijden.

Inmiddels is er een groot aantal praktijkexamens afgenomen door het CBR en hebben er ook al organisaties en instellingen de procedure doorlopen om erkend te worden als opleider. Er is dus al meer ervaring opgedaan met het nieuwe certificaat in de praktijk. Op basis hiervan wil ik laten onderzoeken of het mogelijk is om nog een verdere versoepeling van het opleidingstraject in te voeren. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de eisen met betrekking tot de benodigde vaartijd.

Wat helaas niet mogelijk is, is om in de regelgeving een onderscheid te maken tussen vrijwilligers en beroepsschippers: beide groepen dragen immers dezelfde verantwoordelijkheid voor de veiligheid van een groep passagiers. En waar in het ene vaargebied vrijwilligers rondvaarten verzorgen, gebeurt dat in een ander vergelijkbaar vaargebied door beroepsschippers. Ik wil hier ook nogmaals wijzen op de uitspraak van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, dat passagiers erop moeten kunnen vertrouwen dat zij veilig vervoerd worden.[1]

Brief Stichting Berkelzomp

U heeft mij ook verzocht een afschrift te sturen van mijn reactie op een brief van de Stichting Berkelzomp. In deze brief wordt mij verzocht te onderzoeken of er een gebiedsgebonden vrijstelling kan worden ingevoerd van de verplichting om over het Kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot te beschikken.

Met de Stichting Berkelzomp is afgesproken dat er door medewerkers van het Ministerie en het CBR eerst een werkbezoek zal worden afgelegd, voordat ik deze reactie verstuur. Op verzoek van de Stichting Berkelzomp vindt dit bezoek pas plaats na afronding van een beroep, dat door de Stichting is ingesteld tegen een besluit van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ik kan u om die reden dan ook nu nog geen afschrift sturen.

Wat betreft het verzoek van de Stichting Berkelzomp om een gebiedsgebonden vrijstelling in te voeren, kan ik u al wel meedelen dat, hoewel ik hun situatie enorm goed begrijp, ik hiervoor helaas geen ruimte zie. Zoals aangegeven biedt de richtlijn de mogelijkheid een vrijstelling te verlenen, maar het certificaat dat dan als alternatief wordt afgegeven dient een afdoende veiligheidsniveau te bieden. Het huidige klein vaarbewijs kan helaas op basis van de betreffende

[1] OVV Rapport: Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot

richtlijn in geen enkel gebied een afdoende veiligheidsniveau bieden, als het gaat om het vervoeren van passagiers.

Evaluatie

Samenvattend ben ik van mening dat het voor de veiligheid van passagiers essentieel is dat onafhankelijk wordt getoetst of een schipper passagiers veilig kan vervoeren. Het door het CBR af te nemen praktijkexamen en het ingevoerde Kwalificatiecertificaat schipper open rondvaartboot acht ik dan ook essentieel. Het merendeel van de sector blijkt gewoon zonder grote problemen aan de slag te gaan met de gewijzigde voorschriften, is het traject gestart en heeft hier al kosten voor gemaakt. Dit telt, bovenop het gebrek aan ruimte dat de Europese richtlijn biedt, mee in mijn overwegingen omtrent het vaarbewijs voor open rondvaartboten.

Ik ben dus echter zeker bereid om samen met het CBR te bezien of op basis van de nu opgedane ervaringen de eisen aan het opleidingstraject nog vereenvoudigd kunnen worden. Dat een evaluatie mogelijk is komt omdat er inmiddels al een groot aantal praktijkexamens is afgenomen, er opleidingsplannen zijn ingediend en goedgekeurd en er opleiders zijn gecertificeerd. Al deze ervaringen en opgedane inzichten nemen we mee in de evaluatie.

Over de uitkomsten van de evaluatie zal ik u begin volgend jaar informeren.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans