

Vergaderjaar 2025–2026

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 505

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2026

In 2023 is uw Kamer geïnformeerd over het Basiskwaliteitsniveau van het hoofdvaarwegennetwerk, waarin een onderzoek is aangekondigd naar het klein vaarbewijs (hierna: KVB).¹ Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.

Samenvatting onderzoek

Het onderzoek beantwoordt de hoofdvraag of de huidige verkeerssituatie op de Nederlandse binnenwateren aanleiding geeft tot het aanpassen van het KVB. Het onderzoek, uitgevoerd door onderzoeksbureau Nestra, is opgedeeld in drie onderdelen. Allereerst is er een analyse van het verkeersbeeld uitgevoerd, waarbij er specifiek is gekeken naar de ontwikkeling van het vaarweggebruik op de Nederlandse binnenwateren. Daarnaast is er een marktconsultatie door IPSOS/IO onder beroeps- en recreatievaarders uitgezet, om inzicht te krijgen in de meningen en ervaringen van gebruikers van binnenwateren. Tot slot heeft er een interviewronde plaatsgevonden met stakeholders uit de beroeps- en recreatiesector om meer duiding te geven aan de ervaringen en meningen van gebruikers, en om meer informatie op te halen over de uitdagingen van de stakeholders op de binnenwateren. Hieronder zijn de bevindingen per onderdeel weergegeven.

1. Onderzoek verkeersbeeld

Uit het onderzoek op basis van deskresearch kan niet worden geconcludeerd dat het drukker is geworden op de binnenwateren, maar het onderzoek laat wel zien dat het verkeersbeeld op de Nederlandse binnenwateren in ontwikkeling is.

¹ Kamerbrief 29 385, nr. 119

Zo heeft de beroepsvaart een schaalvergroting ondergaan, neemt het aantal recreanten toe en is de samenstelling van de recreatievaartvloot aan het veranderen. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in de afname van kajuit- en open zeilboten terwijl andere vormen van recreatievaart toenemen.²

Daarnaast is er een stijgende lijn in de ongevalscijfers waar recreatievaart bij betrokken is, voornamelijk bij eenzijdige ongevallen.³

2. Marktconsultatie

Uit de marktconsultatie blijkt dat gebruikers het KVB op dit moment onvoldoende vinden aansluiten op de werkelijke verkeerssituatie op het binnenwater. Daarbij geven gebruikers ook aan dat de eigen kennis en ervaring op orde is, maar dat de veiligheid voornamelijk wordt beïnvloed door het gebrek aan kennis bij andere recreatieve vaarweggebruikers.

Onder gebruikers is breed draagvlak voor het meer praktijkgericht inrichten van het KVB. Wel is er een onderscheid tussen beroepsschippers en recreanten als het gaat om de oplossingsrichting. Vooral beroepsschippers zijn voorstander van een praktijkexamen, waar recreanten graag meer praktijkgerichte vragen in het theorie-examen zien.

3. Interviewronde stakeholders

Uit de interviewronde blijkt dat er onder stakeholders brede overeenstemming is over het belang van veilig gebruik van de binnenwateren. Ook is er draagvlak voor een meer praktijkgerichte toetsing, maar over de wijze waarop het KVB zou moeten worden aangepast, lopen de inzichten uiteen. Hierbij geven stakeholders zoals de opleiders en belangenorganisaties aan dat invoering van een praktijkexamen stuit op aanzienlijke praktische knelpunten, zoals hoge kosten, uitvoeringslasten, ontbreken van gecertificeerde opleiders en verhoging van de toegangsdrempel. Ook geven de partijen aan dat een praktijkexamen geen garanties geeft op een hoger veiligheidsniveau. Verder zijn door stakeholders geografische differentiatie en uitbreiding van de vaarbewijsplicht naar lengte, leeftijd of motorvermogen van het vaartuig aangedragen als oplossingsrichtingen.

Vervolg

Het ministerie erkent het belang van een veilige vaart op de binnenwateren voor alle gebruikers. Het ministerie onderschrijft de conclusie van het onderzoek dat het KVB beter kan worden afgestemd op het huidige verkeersbeeld. Hieronder wordt ingegaan op de aanbevelingen van het onderzoek.

Het onderzoek noemt het praktijkgericht instellen van het examen van het KVB als aanbeveling, om de kennis en voorbereiding van recreanten te verbeteren. Hierin worden door het onderzoek twee opties aangegeven, namelijk een meer praktijkgericht theorie-examen, of het instellen van praktijkexameniering.

Het ministerie wil samen met het CBR als examinerende instantie de mogelijkheden te verkennen om het examen KVB meer op de praktijk te richten. Dit ziet vooral op praktijkgerichtere vraagstelling, waarmee kandidaten beter voorbereid kunnen worden op veel voorkomende

² Watersportonderzoek 2024, Waterrecreatie Nederland, geraadpleegd via Watersportonderzoek 2024

³ Kamerbrief 31 409, nr. 485

situaties op de binnenwateren. Dit past binnen het reguliere werkproces van het CBR om verbeteringen door te voeren aan de examinering van het KVB.

Het ministerie ziet geen aanleiding tot het instellen van een verplicht praktijkexamen voor alle recreatievaart. Het ministerie onderschrijft de mening van stakeholders over de praktische bezwaren die verbonden zijn aan het instellen van een verplicht praktijkexamen. Daarnaast is het ministerie op basis van het onderzoek en beschikbare informatie, waaronder ervaringen uit andere landen, onvoldoende overtuigd dat een verplicht praktijkexamen een aantoonbaar veiligheidsverhogend effect zou hebben.

De onderzoekers noemen aanpassing van de vaarbewijsplicht naar andere categorieën pleziervaart als een minder opportune oplossingsrichting. Het ministerie onderschrijft deze conclusie en is op basis van dit onderzoek onvoldoende overtuigd dat het wijzigen van de vaarbewijsplicht (naar lengte/leeftijd) een veiligheidsverhogend effect heeft.

De onderzoekers noemen een aanpassing van vaarbewijsplicht naar geografie meer opportuun; op risicovolle vaarwegen of gedeelten daarvan kan een vaarbewijsplicht worden ingesteld. Het ministerie is geen voorstander van een dergelijke geografische differentiatie. Hoewel het mogelijk op lokaal niveau positieve effecten kan hebben, is het risico op onduidelijke situaties voor (minder ervaren) vaarweggebruikers groot. Ook schat het ministerie een toename van de handhavingsslast in, omdat deze wijziging zeer specifieke gebieden zou aanmerken als vaarbewijsplichtig.

Uit het onderzoek blijkt dat er ook voordelen zitten aan het laagdrempelige karakter van het KVB. Het is een toegankelijk middel dat gebruikers via een toetsing voorziet van een basiskennisniveau over veilig varen. Wijzigingen aanbrengen verhoogt de instapdrempel en heeft als mogelijk effect dat minder mensen ervoor kiezen om een KVB te gaan halen, wat het algemene kennisniveau niet ten goede komt.

De onderzoekers concluderen verder dat, hoewel er voor snelvarende recreatievaart al een vaarbewijsplicht is, overwogen kan worden of aan deze groep aanvullende eisen gesteld kunnen worden om het veiligheidsniveau te verhogen. Het ministerie neemt deze aanbeveling over en overweegt of er aanvullende eisen moeten worden gesteld aan de snelvarende recreatievaart, gezien het hogere risico op (eenzijdige) incidenten en letsel bij deze doelgroep. Hiervoor kijkt het ministerie ook naar de door Rijkswaterstaat uitgevoerde Monitor Nautische Veiligheid en de risico-onderzoeken voor de eenzijdige ongevallen en snelvaren in de recreatievaart.⁴

In bredere zin kijkt het ministerie naar mogelijkheden om recreanten en beroepsvaarders te informeren over risico's, gedrag en regels op de binnenwateren. Het platform «Varen doe je Samen» speelt een prominente rol in voorlichting aan gebruikers. Het ministerie treedt in overleg met de bij het platform betrokken partners over het verbeteren van de voorlichting richting vaarweggebruikers. Het ministerie meent, met de stakeholders, dat verantwoordelijk gedrag van alle vaarweggebruikers een essentieel onderdeel is in het voorkomen van incidenten en ongevallen.

Ten slotte worden er op dit moment al maatregelen genomen die bijdragen aan het verhogen van de veiligheid op de Nederlandse

⁴ Kamerbrief 31 409, nr. 493

binnenwateren. Zo neemt Rijkswaterstaat tijdens het vaarseizoen maatregelen om de beroeps- en recreatievaart zo veel mogelijk te scheiden van elkaar, wordt er gebruik gemaakt van recreatiebetonning en wordt er indien nodig bij sluizen ingezet op het gescheiden schutten van beroeps- en recreatievaart.⁵

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

⁵ Kamerbrief 31 409, nr. 447