



nestra



Netherlands Expert Group for Sustainable Transport & Logistics





Onderzoek Klein Vaarbewijs

Contact gegevens

Contactpersoon	[REDACTED]
Organisatie	Nestra B.V.
Functie	[REDACTED]
Adres	Veerkade 7d, 3016 DE Rotterdam
Telefoon	[REDACTED]
E-Mail	[REDACTED]



Inhoudsopgave

1. INTRODUCTIE	5
1.1 AANLEIDING ONDERZOEK	5
1.2 ONDERZOEKSDOEL	5
1.3 LEESWIJZER	5
2. VRAAGSTELLING EN UITVOERING VAN HET ONDERZOEK	6
2.1 ACHTERGROND	6
2.2 PROJECTDOELSTELLING EN DEELVRAGEN	6
2.3 ONDERZOEKSMETHODE	6
3. KLEIN VAARBEWIJS IN NEDERLAND EN OMRINGENDE LANDEN	8
3.1 INLEIDING	8
3.2 JURIDISCH KADER KLEIN VAARBEWIJS	8
3.3 EXAMINERING KLEIN VAARBEWIJS	8
3.4 EXAMINERING KLEIN VAARBEWIJS IN DE PRAKTIJK	9
3.5 KLEIN VAARBEWIJS IN DUITSLAND, BELGIË EN FRANKRIJK	10
3.5.1 INTERNATIONAL CERTIFICATE OF COMPETENCE	10
3.5.2 UNIFORMERING VAN EEN EUROPEES VAARBEWIJS	10
3.5.3 CONCLUSIE	11
4. ONTWIKKELINGEN VERKEERSBEELD VAN DE NEDERLANDSE WATERWEGEN	12
4.1 INLEIDING	12
4.2 DRUKTE OP DE NEDERLANDSE WATERWEGEN	12
4.3 ONGEVALLENCIJFERS NEDERLANDSE WATERWEGEN	14
4.4 WAT BETEKENIT DIT VERKEERSBEELD VOOR HET KLEIN VAARBEWIJS?	17
5. MARKTCONSULTATIE KLEIN VAARBEWIJS	18
5.1 INLEIDING	18
5.2 INZICHT IN DE POSITIES VAN DE BEROEPS- EN PLEZIERVAART TEN AANZIEN VAN HET KVB	18
5.2.1 ONDERZOEKSOPZET EN METHODE	18
5.2.2 VEILIGHEID EN KENNIS	19
5.2.3 MOGELIJKE AANPASSINGEN KLEIN VAARBEWIJS	20
5.3 CONCLUSIE MARKTCONSULTATIE	24



6. VERDIEPEND INZICHT – STAKEHOLDER CONSULTATIE OVER AFSTEMMING HUIDIG VERKEERSBEELD EN KLEIN VAARBEWIJS	25
6.1 INLEIDING	25
6.2 INZICHT IN DE POSITIES VAN DE DIVERSE STAKEHOLDERS BETROKKEN BIJ DE BEROEPS- EN PLEZIERVAART	25
6.2.1 VEILIGHEID EN KENNIS	25
6.2.2 MOGELIJKE AANPASSINGEN GRENZEN KLEIN VAARBEWIJS.....	27
6.2.3 ANDERE OPTIES OM VEILIGHEID OP HET WATER TE VERGROTEN.....	29
6.3 CONCLUSIES STAKEHOLDER CONSULTATIE.....	29
7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	31
7.1 INLEIDING	31
7.2 IS HET KLEIN VAARBEWIJS VOLDOENDE AFGESTEMD OP HET HUIDIGE VERKEERSBEELD?	31
7.3 IS HET WENSELIJK/NOODZAKELIJK OM VOOR MEERDERE CATEGORIEËN PLEZIERVAART EEN VAARBEWIJS TE VERPLICHTEN OM ZO DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERGROTEN?	32
7.4 OF EN VOOR WELKE CATEGORIEËN VAARBEWIJSPLICHTIGE PLEZIERVAART Zouden ZWAARDERE KWALIFICATIE-EISEN MOETEN WORDEN GEÏNTRDUCED?	32
7.5 CONCLUSIE.....	33
LIJST VAN AFKORTINGEN.....	35
ANNEX I - OVERZICHT VAN BEOEFENDE WATERSPORTEN IN NEDERLAND	36
ANNEX II – EXAMENPROGRAMMA BIJ HET EXAMENREGLEMENT TEN BEHOEVE VAN DE EXAMENS KVB I EN KVB II.....	37
ANNEX III - KLEIN VAARBEWIJS 2024 – RAPPORT IPSOS I&O	40
ANNEX IV - ACHTERGRONDINFORMATIE BIJ VERKEERSBEELD NEDERLANDSE WATERWEGEN.....	63
ANNEX V VRAGENLIJSTEN STAKEHOLDER CONSULTATIE	66
ANNEX VI LIJST VAN GEÏNTERVIEWDE ORGANISATIES	70
ANNEX VII VAARBEWIJZEN DUITSLAND, BELGIË EN FRANKRIJK.....	71
ANNEX VIII - OVERZICHT VAN TYPEN SCHEPEN GEREgistREERD IN IVSNext EN SOS-DATABASE.....	74
ANNEX IX – VRAGEN EN REFLECTIES KLANKBORDGROEP ONDERZOEK KLEIN VAARBEWIJS D.D. 7 OKTOBER 2025.....	78



1. Introductie

1.1 Aanleiding onderzoek

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in 2023 toegezegd de Tweede Kamer uitgebreid te informeren over de nautische veiligheid van de Nederlandse pleziervaart.¹ Naar aanleiding van deze toezegging is in 2024 een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat de drukte op de waterwegen toeneemt. Daarnaast is in dezelfde Kamerbrief aangegeven dat het aantal ongevallen binnen de pleziervaart is gestegen. Veel van deze ongevallen zijn eenzijdig en hebben geen duidelijke oorzaak. Deze ontwikkelingen roepen de vraag op of aanvullende veiligheidsmaatregelen op het water wenselijk zijn. Een van de mogelijke maatregelen die in dit kader onderzocht kan worden, is een herijking van het Klein Vaarbewijs (KVB).

Het KVB kent twee varianten:

- **KVB I** geldt voor de vaart op rivieren, kanalen en meren, met uitzondering van de Westerschelde, de Oosterschelde, het IJsselmeer, het Markermeer, het IJmeer, de Waddenzee en de Eems en de Dollard.
- **KVB II** geldt voor de vaart op alle binnenwateren.

1.2 Onderzoeksdoel

Dit onderzoek richt zich specifiek op de veiligheidsaspecten van de Nederlandse binnenwateren in relatie tot het KVB. Om te bepalen of een herijking hiervan wenselijk is, is de volgende centrale vraag geformuleerd:

Geeft de huidige verkeerssituatie op het water aanleiding tot de noodzaak dan wel wenselijkheid van aanpassingen in het KVB om het veiligheidsniveau op het water te kunnen waarborgen?

Bij de beantwoording van deze vraag wordt ook aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van een eventuele uitbreiding van het KVB. Daarnaast wordt ingegaan op de ontwikkelingen met betrekking tot het KVB in de buurlanden.

1.3 Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 2** beschrijft de achtergrond van het onderzoek, de projectdoelstelling, de bijbehorende deelvragen en de gebruikte onderzoeksmethoden.
- **Hoofdstuk 3** gaat in op de juridische basis van het KVB en de wijze waarop de examinering plaatsvindt. Daarnaast wordt toegelicht hoe het KVB is georganiseerd in de omringende landen.
- **Hoofdstuk 4** bespreekt het verkeersbeeld op de Nederlandse waterwegen, met aandacht voor zowel de drukte als de geregistreerde ongevallen. Vervolgens wordt onderzocht welke gevolgen dit verkeersbeeld heeft voor het KVB, waarbij de informatie uit hoofdstuk 3 wordt gekoppeld aan de verkeerssituatie.
- **Hoofdstuk 5** presenteert de resultaten van de marktconsultatie en geeft inzicht in hoe het KVB volgens de beroeps- en pleziervaart beter kan worden afgestemd op het huidige verkeersbeeld.
- **Hoofdstuk 6** belicht de verschillende standpunten van stakeholders met betrekking tot een mogelijke aanpassing van het KVB.
- **Hoofdstuk 7** bevat de conclusies van het onderzoek.

¹ Brief van Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 27 maart 2024, vergaderjaar 2023-2024, 31 409, nr. 447



2. Vraagstelling en uitvoering van het onderzoek

2.1 Achtergrond

In de eerdergenoemde brief aan de Tweede Kamer heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat gewezen op de toenemende drukte op de waterwegen en de stijging van het aantal ongevallen, met name in de pleziervaart. Uit de publicatie *Ongevalscijfers Scheepvaart 2023*². Blijkt dat het aantal (zeer) ernstige scheepsongevallen waarbij pleziervaart betrokken is, is toegenomen. Van de 96 ernstige ongevallen betrof het in 72 gevallen een eenzijdig ongeval, een aantal dat al jaren een stijgende trend vertoont. Er is geen specifieke oorzaak die hierbij overheerst. Rijkswaterstaat voert momenteel twee onderzoeken uit naar de achtergronden van deze ongevallen in de recreatievaart, waarbij één onderzoek zich richt op eenzijdige ongevallen en het tweede onderzoek zich richt op snelvarende recreatievaart.

2.2 Projectdoelstelling en deelvragen

Zoals in de inleiding vermeld, is de centrale onderzoeksvraag als volgt geformuleerd:

Geeft de huidige verkeerssituatie op het water aanleiding tot de noodzaak dan wel wenselijkheid van aanpassingen in het KVB om het veiligheidsniveau op het water te kunnen waarborgen?

Om de centrale vraag te beantwoorden, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

- Sluiten de huidige eisen voor het behalen van het KVB voldoende aan op de situatie op de Nederlandse wateren, gezien de toenemende drukte en de groeiende diversiteit binnen de pleziervaart?
- Is het, met het oog op de verkeersveiligheid, noodzakelijk of wenselijk om het KVB verplicht te stellen voor meer categorieën binnen de pleziervaart? Zo ja, voor welke?
- Zijn er categorieën binnen de pleziervaart waarvoor het KVB momenteel volstaat, maar waarvoor strengere kwalificatie-eisen nodig zouden zijn om de veiligheid te kunnen waarborgen?

2.3 Onderzoeksmethode

Het onderzoek is uitgevoerd in vier fasen, waarbij iedere fase gericht was op het verzamelen en analyseren van relevante informatie om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Hieronder worden de fasen toegelicht.

Fase 1: Dossierstudie

Als eerste stap is een dossierstudie uitgevoerd, waarbij informatie is verzameld en geanalyseerd over het verkeersbeeld op de Nederlandse waterwegen. Daarbij is specifiek gekeken naar de mate van drukte en het aantal ongevallen. Tevens is het wetgevingskader van het KVB in Nederland onderzocht en vergeleken met dat van omliggende landen. Daarnaast zijn voorlopige inzichten verkregen in de standpunten van diverse belanghebbenden.

Fase 2: Digitaal marktonderzoek

Op basis van deze informatie is de consultatiefase gestart, waarin de bevindingen uit de dossierstudie zijn getoetst en verder aangevuld. Om een breed gedragen beeld te verkrijgen, is gekozen voor een kwantitatief digitaal marktonderzoek onder recreatieve en beroepsmatige schippers. Door het raadplegen van diverse doelgroepen binnen de marktconsultatie is diepgaand inzicht verkregen in de effectiviteit en praktische toepasbaarheid van het

² Brief van Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 20 juni 2024, vergaderjaar 2023-2024, 31 409, nr. 456



huidige KVB. Daarnaast zijn eventuele gewenste uitbreidingen in kaart gebracht en mogelijke alternatieven verkend om de regelgeving aan te scherpen en de veiligheid op de binnenwateren te vergroten. Meer dan 900 respondenten hebben meegewerkt aan dit onderzoek. In hoofdstuk 5 wordt in meer detail de onderzoeksmethodiek van dit marktonderzoek beschreven.

Fase 3: Interviews

Om de bevindingen uit het digitaal marktonderzoek verder te verdiepen, zijn interviews gehouden met diverse belanghebbenden. De resultaten van de marktconsultatie dienden als basis voor de interviews, met als doel de visie, ervaringen en werkwijze van de betrokken partijen helder in kaart te brengen. Voor deze verdiepingsslag zijn interviews gehouden met de volgende partijen:

- Watersportverbond Nederland
- Waterrecreatie Nederland/Varen doe je Samen!
- Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)
- HISWA-RECRON
- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
- Vereniging van Instructeurs voor Opleidingen Klein vaarbewijs (VIOK)
- Overheidsinstanties, waaronder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Rijkswaterstaat – met o.a. Mobiele Verkeersbegeleiding Tiel en Water, en afdeling Verkeer en Leefomgeving (WVL), gemeente Amsterdam, Zeehavenpolitie Rotterdam en de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam
- Nautibel en Altaïr Opleidingen (België)
- European Boating Industry

Daarnaast is in deze fase informatie uitgewisseld met de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en het Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (Duitsland). De vragenlijsten die tijdens de interviews zijn gebruikt, zijn opgenomen in Annex V.

Fase 4: Rapportage

In de afrondende rapportagefase is de verzamelde informatie uit de dossierstudie, het digitaal marktonderzoek en de stakeholder consultatie met elkaar in verband gebracht om tot conclusies en aanbevelingen te komen.



3. Klein Vaarbewijs in Nederland en omringende landen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de veiligheidsaspecten van het KVB nader belicht, zoals vastgelegd in de wet- en regelgeving en de daaruit voortvloeiende exameneisen. Het KVB speelt een essentiële rol in de veiligheid van de pleziervaart, doordat het bijdraagt aan de kennis van vaarregels en inzicht in het verkeer op het water. Op dit moment is het KVB verplicht in Nederland voor de volgende categorieën schepen:

- **KVB I** (voor varen op rivieren, kanalen en meren):
 - Plezierschepen met een lengte tussen 15 en 25 meter.
 - Motorboten korter dan 15 meter, die sneller kunnen dan 20 km/uur door het water (waaronder jetski's en waterscooters).
 - Bepaalde schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt en een lengte hebben tussen 15 en 20 meter (waaronder kleine veerponten en sleepboten zonder sleep)
- **KVB II** (voor dezelfde schepen en vaargebieden als KVB I, plus aanvullende gebieden):
 - De Eems/Dollard
 - De Waddenzee
 - Het IJsselmeer
 - Het Markermeer
 - Het IJmeer
 - De Oosterschelde en Westerschelde

3.2 Juridisch kader Klein Vaarbewijs

De wet- en regelgeving rondom het KVB is vastgelegd in verschillende wetten en reglementen die de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren waarborgen:

- **Scheepvaartverkeerswet (SVW):** Vormt de juridische basis voor vaarreglementen en regelt onder andere de veiligheid en doorstroming van het scheepvaartverkeer, het onderhoud van vaarwegen en het voorkomen van schade en verontreiniging.
- **Binnenvaartpolitiereglement (BPR):** Bevat de verkeersregels voor de meeste Nederlandse binnenwateren en is van toepassing op zowel beroeps- als pleziervaart. Voor specifieke binnenwateren, zoals de Rijn, de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen, de Gemeenschappelijke Maas en de Eems, gelden andere reglementen.
- **Binnenvaartwet (BVW):** In de Binnenvaartwet (artikelen 25, 26 en 27) is de verplichting voor de gezagvoerder opgenomen om te beschikken over het juiste vaarbewijs. In het onderliggende Binnenvaartbesluit (artikelen 13 en 16) is uitgewerkt voor welke categorieën schepen een klein vaarbewijs verplicht wordt gesteld.

Daarnaast bestaat er regionale regelgeving zoals de Havenverordening Rotterdam.

3.3 Examinering Klein Vaarbewijs

Voor het verkrijgen van het KVB (zowel KVB I als KVB II) is het afleggen van theorie-examens verplicht. Deze examens toetsen kennis van onder andere wet- en regelgeving, veiligheid, manoeuvreren en navigatie. Afhankelijk van het gewenste vaargebied worden aanvullende onderwerpen geëxamineerd, zoals koers- en locatiebepaling, meteorologie, het gebruik van nautische bescheiden en specifieke bepalingen voor bijzondere vaargebieden. Het



CBR heeft deze examenonderwerpen vertaald naar meerkeuzevragen die worden gebruikt in de theoretische examens. Het volledige examenprogramma is vastgelegd in het *Besluit tot goedkeuring van de examenreglementen en examenprogramma's voor de binnenvaart 2020* en is opgenomen in Annex II.

In nauw overleg met de Commissie van Deskundigen en een klankbordgroep met daarin o.a. de opleiders, werkt het CBR aan een moderniseringsslag. Deze moderniseringsslag wordt gemaakt binnen de vastgestelde kaders van het huidige examenprogramma.

3.4 Examinering Klein Vaarbewijs in de praktijk

De moeilijkheidsgraad van het KVB bepaalt in hoeverre recreatieve vaarbewijsplichtige schippers voldoende kennis en vaardigheden opdoen om veilig aan het scheepvaartverkeer deel te nemen. In 2023 zijn ruim 33.000 examens afgenomen, blijkt uit cijfers van het CBR (2024). De meeste kandidaten waren tussen de 20 en 30 jaar oud.

De jaarlijkse slagingspercentages liggen rond de 60% voor KVB I en rond de 70 % voor KVB II³, wat wijst op een evenwichtige moeilijkheidsgraad van het examen. Een structureel laag slagingspercentage zou kunnen duiden op een te complexe toets, terwijl een opvallend hoog percentage juist het onderscheidend vermogen van de toetsing ter discussie kan stellen. Maandelijks schommelingen – met lagere scores in de zomermaanden – suggereren dat voorbereidingstijd en -methode invloed kunnen hebben op de resultaten. Betrouwbare data over deze effecten ontbreken echter, waardoor hier geen harde conclusies aan verbonden kunnen worden. Wel signaleren opleiders een verschuiving van meerdaagse en avondcursussen naar online dagcursussen met oefenexamens. Deze trend lijkt vooral het gevolg van prijsbewuste keuzes van consumenten; er is geen duidelijke link te leggen tussen deze trend en de slagingscijfers.

Sinds 2015 is het aantal afgenomen examens gestegen, met pieken die kunnen samenhangen met externe factoren zoals verwachte aanscherpingen van regelgeving (mogelijke invoering praktijkexamen) en de overdracht van de examinering KVB van VAMEX naar CBR. Om meer inzicht te krijgen in de motivatie en voorbereiding van kandidaten heeft het CBR recent zijn klanttevredenheidsonderzoek uitgebreid. De eerste resultaten daarvan zijn opgenomen in Tabel 1. Het vernieuwde onderzoek is in het najaar van 2024 aangevuld met vragen over motivatie en voorbereiding, in een periode waarin hogere slagingspercentages worden gemeten.

Tabel 1 - Deelresultaten klanttevredenheidsonderzoek CBR

Hoe heeft u zich voorbereid op het theorie-examen (meerdere keuzes mogelijk)	
Via een onlinecursus	264
Zelfstudie met boeken	212
Klassikaal bij een opleider	102
Anders, namelijk:	21
Privélessen van een deskundige	
Combi van bovenstaand	
Proefexamens op internet	
Powerpoint van een vereniging	
Waarom wilt u een vaarbewijs halen (meerdere keuzes mogelijk)	
Ik wil varen met een snelle motorboot (sneller dan 20 km/uur)	206
Ik vaar niet met een vaarbewijs plichtig schip, maar wil de vaarregels wel weten voor de veiligheid	185
Ik wil varen met een schip langer dan 15 meter	65
Ik heb het vaarbewijs nodig voor mijn werk of vrijwilligerswerk	48
Anders, namelijk:	52
Vakantie	
Graag bewijs hebben voor de toekomst	
ICC Coastal – varen in het buitenland	

³ <https://waterrecreatienederland.nl/kennisbank/factsheet-vaarbewijzen-en-examens/>



Uit onderzoek van het Research Center voor Examinering en Certificering (RCEC), uitgevoerd in opdracht van het CBR, blijkt dat kandidaten bij KVB I en KVB II slechts beperkt voorspelbare examenvragen tegenkomen. Dit betekent dat de examens zijn ontworpen om relevante kennis en vaardigheden te toetsen, en dat oppervlakkige voorbereiding onvoldoende is voor het behalen van het KVB.

3.5 Klein Vaarbewijs in Duitsland, België en Frankrijk

3.5.1 International Certificate of Competence

Sinds 1 januari 2010 bevat elk Nederlands vaarbewijs voor pleziervaart het International Certificate of Competence (ICC). Dit is een internationaal erkend certificaat dat aantoont dat iemand bekwaam is om een plezierschip te besturen. Het ICC kent de volgende twee varianten:

- **ICC Inland Waters:** Deze variant komt overeen met het Nederlandse KVB I, waarmee men mag varen op binnenwateren zoals rivieren, kanalen en meren.
- **ICC Inland & Coastal Waters:** Deze variant is gekoppeld aan het KVB II en geeft de houder het recht om zowel op binnenwateren als op kustwateren te varen. Dit betekent dat er ook dicht bij de kust gevaren mag worden.

Voor Nederlandse vaarbewijsbezitters betekent dit dat hun vaarbewijs in veel Europese landen wordt erkend. Dit komt doordat deze landen de Resolutie 40 van de UN/ECE/SC3 hebben geaccepteerd. Toch kunnen er uitzonderingen zijn. Sommige landen stellen aanvullende eisen of vereisen extra vergunningen voor specifieke schepen of vaargebieden, zelfs wanneer in Nederland geen vaarbewijs vereist zou zijn.

3.5.2 Uniformering van een Europees vaarbewijs

Momenteel voert de Europese Commissie (DG MOVE) een studie uit naar mogelijke voordelen van uniformering van een klein vaarbewijs op Europees niveau. De aanleiding voor deze studie is dat de lidstaten momenteel verschillende eisen hanteren voor het verkrijgen van vaarbewijzen, uiteenlopende voorwaarden stellen voor de geldigheid ervan en elk hun eigen regels hanteren voor de erkenning van buitenlandse vaarbewijzen. Gesteld wordt dat een uniforme aanpak deze verschillen zou verminderen. In Tabel 2 is een overzicht gegeven van de vaarbewijsplicht en examenvereisten van de ons omringende landen Duitsland, België en Frankrijk. In Annex VII wordt dieper ingegaan op de vaarbewijsplicht in Duitsland, België en Frankrijk.

Tabel 2 - overzicht gegeven van de vaarbewijsplicht en examen vereisten van de ons omringende landen Duitsland, België en Frankrijk

Land	Vaarbewijsplicht	Vereisten examen vaarbewijs
Duitsland	In Duitsland varieert de vaarbewijsplicht afhankelijk van het vaargebied en de scheepsspecificaties. Daarnaast zijn in bepaalde gevallen aanvullende patenten benodigd. • Rijn: Vaarbewijs/ICC verplicht voor schepen met een motor van meer dan 15 pk. Daarnaast geldt op de Rijn: ○ Sportpatent vereist voor schepen van 20 tot 25 meter. ○ Klein Patent vereist voor schepen van 25 meter of langer.	Examens worden afgenomen door de Duitse Motorjachtvereniging (Deutscher Motorjachtverband e.V. – DMJV) ⁴ en de Duitse zeilbond (Deutscher Segler-Verband e.V. – DSV) ⁵ . Bij beide organisaties kan men zich aanmelden voor het examen. Het praktijkexamen wordt afgenomen op een schip van een vaarschool. Voor toelating tot het examen geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Het

⁴ <https://www.dmyv.de/fuehrerschein/-funk/pruefungen/pruefungsausschuesse>

⁵ <https://www.sportbootfuehrerscheine.org/pruefungen/pruefungstermine/>



	- Binnenwateren (met uitzondering van de Bodensee): Vaarbewijs/ICC verplicht voor schepen tot 20 meter met een motor van meer dan 15 pk. - Bodensee: Bodenseeschifferpatent A vereist voor schepen met een motor van meer dan 6 pk.	examen bestaat uit een theoretisch en praktisch gedeelte.
België	In België zijn er drie niveaus van vaarbewijzen (brevetten) voor pleziervaarders, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen motor- en zeilschepen: - Beperkt stuurbrevet (zeil of motor): komt overeen met KVB I. - Algemeen stuurbrevet (zeil of motor): komt overeen met KVB II. - Yachtman (zeil of motor): bedoeld voor varen op zee; dit brevet is vrijwillig en geen wettelijke verplichting. Een vaarbrevet is verplicht in de volgende gevallen: - Het schip wordt gebruikt voor bedrijfs- of beroepsdoeleinden. - Het schip, indien door een motor aangedreven, sneller kan varen dan 20 km/u. - Het schip een romplengte heeft van meer dan 15 meter. De exacte verplichtingen verschillen per vaargebied.	In België bestaat sinds 2021 het examen uit zowel een theoretisch als een praktisch gedeelte. Het praktijkexamen kan op twee manieren worden afgelegd: via een examen waarbij de kandidaat 30 minuten om het schip te leren kennen, waarna verschillende manoeuvres en opdrachten moeten worden uitgevoerd onder toezicht van een examinator. Bij de permanente evaluatie wordt de praktijktest geïntegreerd in een opleiding, die idealiter binnen één dag wordt afgerond. Als dit niet haalbaar is, wordt een meerdaagse training aanbevolen.
Frankrijk	Voor een boot korter dan 20 meter met een motorvermogen van meer dan 4,5 kW (6 pk) is een vaarbewijs verplicht. - Binnenwateren (rivieren, binnenmeren en kanalen): Permis Plaisance Option Eaux Intérieures verplicht. - Kustwateren: Permis Plaisance Option Côtière verplicht.	De vaarbewijzen kunnen worden behaald via een combinatie van theorie- en praktijkexamens. Kandidaten moeten een theoretisch examen afleggen over onder andere verkeersregels, voorrangregels, verkeersborden op het water en veiligheidsmaatregelen. Daarnaast is een praktijktraining van minimaal drie uur verplicht, die moet worden gevolgd bij een erkend opleidingscentrum

3.5.3 Conclusie

Het Nederlandse KVB wordt internationaal erkend via het ICC. Dit ICC zorgt zodoende al grotendeels voor onderlinge erkenning van vaarbewijzen. Wel hanteren de ons omringende landen verschillende examenvereisten en is er afhankelijk van het vaargebied, het type schip of het motorvermogen een vaarbewijsplicht voor hetzelfde ICC. De Europese Commissie onderzoekt momenteel of verdere harmonisatie van het ICC gewenst is.

Er zijn ook verschillen in de examenvereisten. In Duitsland, België als Frankrijk worden praktische vaardigheden getoetst tijdens een verplicht praktijkexamen, terwijl Nederland uitsluitend een theoretisch examen kent. Een mogelijke meerwaarde van het praktijkexamen kan verder in detail worden bestudeerd. Het is niet duidelijk of er een verband is tussen het hebben van een praktijkexamen en de verhoging van de veiligheid.



4. Ontwikkelingen verkeersbeeld van de Nederlandse waterwegen

4.1 Inleiding

Jaarlijks recreëren honderdduizenden mensen in en op het water en dit aantal lijkt toe te nemen. Watersporten kunnen worden onderverdeeld in vaarsporten en zwemsporten. Onder vaarsporten, ook wel pleziervaart genoemd, valt het niet-bedrijfsmatig gebruik van plezierischepen. Bij zwemsporten beweegt de zwemmer zich door middel van arm- en beenbewegingen voort in het water. Uit het *Watersportonderzoek 2024*⁶ blijkt dat circa een derde van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder in 2024 één of meerdere watersporten heeft beoefend, wat neerkomt op 4,6 miljoen mensen. Zwemmen in open water het meest populair, gevolgd door varen met een sloep en suppen. De meeste watersportactiviteiten vinden plaats in maanden april t/m september; met een piek in de maanden juli en augustus. Toch wordt er ook in het voor- en naseizoen volop gevaren, terwijl de activiteit in december en januari het laagst is. Een gedetailleerd overzicht van de beoefende watersporten in Nederland in de periode 2013-2024 is opgenomen in Annex I.

In dit hoofdstuk wordt het verkeersbeeld op de Nederlandse waterwegen geschetst, evenals een mogelijke toename in drukte, op basis van diverse bronnen. Vervolgens worden de ongevallencijfers geanalyseerd en wordt beoordeeld in hoeverre deze samenhangen met het geschetste verkeersbeeld. Tot slot wordt ingegaan op de mogelijke relatie tussen deze ongevallen en de kennis en vaardigheden die het KVB vereist

4.2 Drukke op de Nederlandse waterwegen

Bij het beoordelen van de drukte op de vaarwegen gaat het niet alleen om het aantal schepen – zowel uit de beroeps- als de pleziervaart – maar ook om de ervaren drukte. Deze beleving wordt mede bepaald door factoren zoals de grootte, het type en de snelheid van schepen. Om inzicht te krijgen in de scheepsbewegingen op het water, biedt de database van het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart (IVSNext) van Rijkswaterstaat waardevolle informatie. IVSNext registreert via het automatische identificatiesysteem (AIS) de posities van schepen. Deze AIS-verplichting geldt voor de gehele beroepsvaart van CEMT-klasse I en hoger, evenals voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter. Ook schepen zonder AIS-verplichting worden – mits uitgerust met AIS – geregistreerd.

Annex VIII bevat een overzicht van de in IVSNext geregistreerde scheepstypen. Voor de pleziervaart gaat het onder meer om grote recreatievaartuigen (>20 m), motorjachten, speedboten, sportvisboten, zeiljachten (al dan niet varende op hulpmotor), en overige vaartuigen zoals kano's, roeiboten en zeilplanken.

IVSNext is primair gericht op de hoofdvaarwegen en wordt buiten deze gebieden niet systematisch toegepast. In sommige gevallen worden echter ook gegevens buiten deze hoofdvaarwegen geregistreerd, wat tot een vertekend beeld van de werkelijke drukte kan leiden.

Voor dit onderzoek zijn tellingen uitgevoerd bij diverse IVSNext-passagepunten op hoofdvaarwegen en in populaire watersportgebieden. Het is van belang te vermelden dat IVSNext pas sinds 2019 in gebruik is, waardoor er sprake is van een trendbreuk ten opzichte van de eerdere IVS90-gegevens. De oude dataset was gebaseerd op elektronische meldingen of marifonie van schippers, terwijl IVSNext is gebaseerd op automatische AIS-data. Daarnaast zijn enkele passagepunten pas tussen 2019 en 2021 toegevoegd, wat invloed heeft op de totaalstellingen in die jaren. Figuur 1 toont de ontwikkeling van het totaal aantal geregistreerde passages over de afgelopen tien jaar. Een uitsplitsing per passagepunt is opgenomen in Annex IV. Daarbij moet worden opgemerkt dat dezelfde schepen meerdere keren per dag eenzelfde passagepunt kunnen passeren.

⁶ Rapportage Watersportonderzoek 2024, Waterrecreatie Nederland, juni 2025



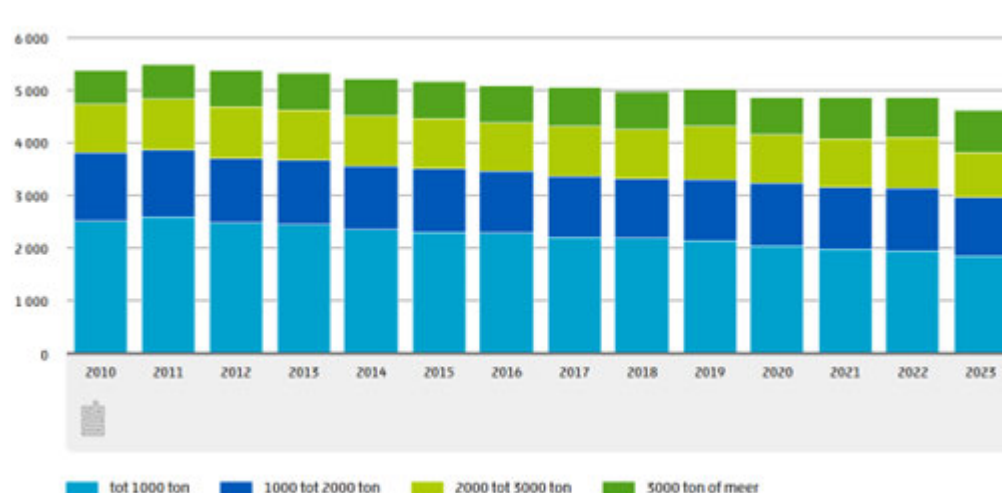
Figuur 1 – Totaal Tellingen passagepunten voor alle IVS-telpunten 2015-2024. Bron: RWS (2024)⁷



Uit deze gegevens blijkt een toename van het aantal binnenvaartschepen op de Nederlandse binnenwateren, terwijl het aantal zeeschepen en plezierschepen langer dan 20 meter een lichte stijging vertoont. Er zijn echter grote verschillen tussen de verschillende passagepunten. Het is daarom lastig om op basis van de IVSNext-telpunten een algemene conclusie te trekken over de drukte op de Nederlandse binnenwateren. Dit komt mede doordat niet alle plezierschepen in IVSNext worden geregistreerd, aangezien AIS-verplichting alleen geldt voor schepen langer dan 20 meter. Daarnaast worden recreatieve schepen die gebruik maken van kleinere vaarwegen of ongeregistreerde vaargebieden niet meegenomen in de data.

Om een completer beeld te krijgen van de drukte op de Nederlandse waterwegen zijn aanvullende databronnen nodig. Kijkend naar de ontwikkeling van de binnenvaartvloot bevestigen de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) dit beeld⁸ zoals blijkt uit Tabel 3.

Tabel 3 - Nederlandse binnenvaartschepen naar laadvermogen



Het aantal binnenvaartschepen met Nederlandse vlag dat op de binnenwateren goederen vervoert, is afgenomen. Tegelijkertijd neemt het aandeel grotere schepen toe. Dit beeld wordt ook op Europees niveau bevestigd in de

⁷ Rijkswaterstaat. (2024). *Scheepvaartintensiteiten 2015-2024* [PowerPoint slides].

⁸ Centraal Bureau voor de Statistiek. (Z.d.). *Hoeveel binnenvaartschepen zijn er in Nederland?* <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>



Marktobservatie – Jaarrapport 2024 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)⁹. Deze observatie is gebaseerd op vlootgegevens van nationale waterweginstanties. Uit de gegevens blijkt dat het totale aantal drogeladingschepen dat in Rijnsoeverstaten is geregistreerd, in 2023 is gedaald tot 6.928 schepen, ten opzichte van 7.288 in 2022 en 7.437 in 2021. Hoewel het aantal schepen afneemt, blijft het totale laadvermogen van de Rijnvloot voor droge lading sinds 2008 vrijwel stabiel en bedroeg dit in 2023 10,0 miljoen ton. Hierdoor is het gemiddelde laadvermogen per schip toegenomen, van 1.296 ton in 2012 naar 1.447 ton in 2023. In De tankvloot op de Rijn laat een vergelijkbaar beeld zien. In Annex IV is meer gedetailleerde informatie te vinden uit de Marktobservatie. Deze ontwikkeling maakt dat de perceptie van het verkeersbeeld verandert: meer grote schepen wordt als drukker ervaren.

Het *Watersportonderzoek 2024* biedt aanvullende inzichten in de ervaren drukte op de vaarwegen (zie Tabel 4). Uit dit onderzoek blijkt dat de meeste watersporters (vrijwel) nooit of slechts af en toe hinder ondervinden van drukte op het water. Toch wordt drukte relatief vaker als problematisch ervaren bij activiteiten zoals varen met een snelle motorboot, waterskiën en surfen. Belangrijk hierbij op te merken is dat een aantal van deze watersporten niet op de hoofdvaarwegen mogen worden uitgeoefend en dus de facto op de regionale vaarwegen plaatsvindt.

Tabel 4 – Ervaren drukte tijdens door pleziervaarders. Bron: *Watersportonderzoek (2024)*

Vorm pleziervaart	(Vrijwel) altijd	Regelmatig	Af en toe	(Vrijwel) nooit
Kajuitmotorboot	3%	22%	44%	31%
Kajuitzeilboot	1%	16%	45%	37%
Sloep	4%	16%	37%	43%
Open motorboot	1%	19%	43%	37%
Open zeilboot	3%	24%	44%	29%
Speedboot/Jet ski	3%	31%	31%	35%
Surfen (wind/kite/golf)	7%	26%	39%	28%
Roeien	5%	24%	36%	35%
Kanoën/kajakken	1%	14%	34%	52%
Waterskiën/wakeboarden	4%	29%	36%	32%
Duiken	1%	25%	39%	35%
Suppen	2%	13%	30%	55%
Sportvissen	1%	16%	35%	47%

Daarnaast wordt in het Watersportonderzoek 2024 ook inzichtelijk gemaakt wat het huidige bezit en aanschafplannen zijn van watersportgoederen en het bestaande bezit daarvan. Ongeveer 1,5 miljoen Nederlandse huishoudens is in het bezit van één of meer watersportgoederen en 525.000 Nederlandse huishoudens overwegen in de komende drie jaar een supboard, sloep of visuitrusting aan te schaffen (zie Annex IV voor meer details). Uit het Watersportonderzoek 2024 blijkt verder dat het bezit van watersportgoederen bij de meeste watersportvormen licht is toegenomen. Kajuitboten en open zeilboten vormen hierop een uitzondering, aangezien het bezit hiervan juist is gedaald.

4.3 Ongevallencijfers Nederlandse waterwegen

De ongevallencijfers van de Nederlandse binnenwateren, inclusief de zeehavens, worden door RWS beheerd in de landelijke Scheepsongevallen-database (SOS-database). Hierin registreren vaarwegbeheerders, politie- en inspectiediensten scheepsongevallen en andere voorvallen op het water. Een scheepsongeval betreft een onbedoeld incident met schade, waarbij minimaal één schip betrokken is. Persoonlijke ongevallen, zoals arbeidsongevallen en huishoudelijke incidenten aan boord, vallen hier niet onder. Ook voorvallen door vandalisme of misdrijf worden niet als scheepsongeval geregistreerd. Het is belangrijk te vermelden dat ongevallen niet altijd worden geregistreerd, omdat er geen melding van wordt gedaan via SOS. Het aantal ongevallen en incidenten kan dus hoger liggen.

⁹ Centrale Commissie voor de Rijnvaart. (Z.d.). *Economische rapporten*.



Nautische beheerders melden ongevallen via het SOS-formulier. Ongevallen worden ingedeeld als significant of niet-significant. Een ongeval is significant als het voldoet aan ten minste één van de volgende criteria:

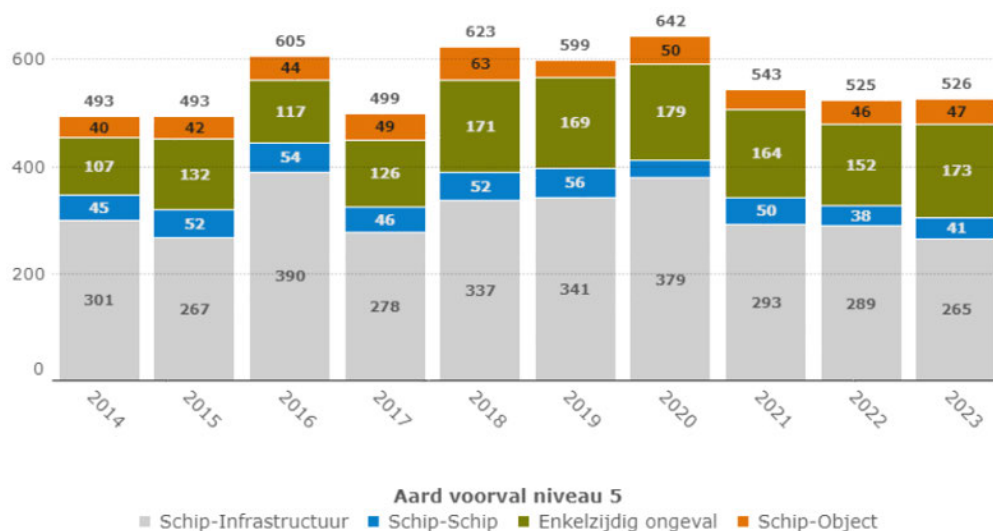
- Scheepschade: het schip kan niet zelfstandig verder varen.
- Ladingschade: verlies van minstens 10 ton lading of één container.
- Vaarwegschade: binnen 7 dagen zijn herstellende maatregelen nodig.
- Milieuschade: zichtbare gevolgen zoals calamiteitenbestrijding of vissterfte.
- Stremming: volledige afsluiting van de vaarweg voor minstens 1 uur.
- Slachtoffers: doden, vermisten of zwaargewonden.

RWS publiceert jaarlijks de ongevallencijfers, waarbij de volgende categorieën worden onderscheiden:

- Schip-schip aanvaring of interactie;
- Schip-infrastructuur aanvaring;
- Schip-object aanvaring;
- Eenzijdig scheepsongeval (varend/stilliggend).

In 2023 werden 526 ongevallen met pleziervaart¹⁰ geregistreerd, waarvan 96 significante scheepsongevallen. Het aantal dodelijke slachtoffers was lager dan in 2022. Tabel 5 toont de scheepsongevallen met pleziervaart op Nederlandse binnenwateren van 2014 tot en met 2023¹¹.

Tabel 5 - Totaal scheepsongevallen pleziervaart Nederlandse binnenwateren. Bron: RWS



Hoewel het totaal aantal scheepsongevallen met pleziervaart in 2023 ongeveer gelijk bleef ten opzichte van 2022, steeg het aantal ernstige ongevallen naar 96, vergeleken met 80 in 2022. Van deze 96 ernstige ongevallen betrof het in 72 gevallen een eenzijdig ongeval. Er is een toename zichtbaar in het aantal ernstige scheepsbranden bij eenzijdige ongevallen (mogelijk te wijten aan een gebrekkige reisvoorbereiding), van 11 in 2022 naar 20 in 2023. Ook het aantal significante scheepsongevallen waarbij een plezierschip zinkt of lek raakt, neemt toe in 2023 ten opzichte van 2022.

Het totaal aantal aanvaringen tussen beroeps- en pleziervaart bleef in 2023 gelijk. Tegelijkertijd vertonen ongevallen tussen beroeps- en pleziervaart als percentage van het totaal aantal scheepsongevallen een dalende trend. Het aantal significante scheepsongevallen tussen beroeps- en pleziervaart daalde van 8 in 2022 naar 6 in 2023.

¹⁰ Waarbij voor pleziervaart wordt uitgegaan van het Overzicht van typen schepen geregistreerd in IVSNext en SOS-database zoals weergegeven in Annex VIII

¹¹ Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, vergaderjaar 2023-2024, 20 juni 2024, 31 409 nr. 456



Pleziervaartuigen in de SOS-database

Uit de SOS-database blijkt welke soorten pleziervaartuigen betrokken waren bij zowel significante als niet-significante ongevallen. Het is daarbij belangrijk op te merken dat de categorie "overig" niet alleen twintig waterscooters en diverse jachten omvat, maar ook opblaasbare schepen, roeiboten, Rigid Hull Inflatable Boats (RHIB's), kitesurfers en kano's. In de categorie "onbekend" komen eveneens jachten voor, al is de lengte van deze jachten zelden geregistreerd.

Uit de overzichten in Tabel 6 en 7 kan worden geconcludeerd dat motorjachten (ook snelvarend) en zeiljachten het vaakst bij een ongeval zijn betrokken. Een punt dat uit een aantal interviews naar voren is gekomen is dat het lastig kan zijn de aanleiding van het ongeval te herleiden uit de SOS-melding. Zo worden er geen gegevens opgeslagen over de weersomstandigheden, stroming en zicht. Deze factoren bepalen de snelheid van het schip en daarmee de reactiesnelheid.

Tabel 6 - Significante scheepsongevallen met pleziervaart per scheepstype. Bron: RWS

Scheepstype	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Grote pleziervaart > 20 meter	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	4
Motorjacht (ook snelvarend)	19	13	25	21	14	28	32	34	34	25	29	274
Onbekend pleziervaartuig	15	7	8	10	8	10	23	25	8	14	24	152
Overige pleziervaartuigen	4	3	3	2	8	7	3	14	5	7	2	58
Speedboot	5	6	5	3	6	11	6	4	9	7	6	68
Vaartuig voor vissers	1	0	0	1	2	0	2	0	1	1	1	9
Zeilend jacht	16	18	11	21	20	14	17	10	16	14	23	180
Zeilend jacht (varend op hulpmotor)	9	1	7	3	4	2	3	7	7	10	12	65

Tabel 7 - Niet-significante scheepsongevallen met pleziervaart per scheepstype

Scheepstype	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Grote pleziervaart > 20 meter	0	6	2	2	1	2	1	1	2	6	0	23
Motorjacht (ook snelvarend)	77	82	118	124	102	151	170	192	199	133	115	1463
Onbekend pleziervaartuig	157	82	42	76	60	131	88	95	63	78	119	991
Overige pleziervaartuigen	20	45	35	19	16	23	16	32	31	19	17	273
Speedboot	19	19	14	13	15	27	24	10	17	12	12	182
Vaartuig voor vissers	1	3	2	2	2	0	3	0	1	1	5	20
Zeilend jacht	205	231	242	351	351	258	221	167	150	159	162	2497
Zeilend jacht (varend op hulpmotor)	60	30	46	28	28	36	96	150	89	120	102	785

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) -gegevens hulpverlening

Daar in de SOS-database niet alle scheepsongevallen worden geregistreerd, is gezocht naar aanvullende gegevens over scheepsongevallen. Een tweede indicatie van het aantal ongevallen en incidenten op het water wordt gevormd door het aantal hulpverzoeken dat jaarlijks bij de KNRM binnenkomt. De KNRM verricht gemiddeld meer dan 4.000 hulpverleningen per jaar, variërend van levensbedreigende situaties tot loze alarmen. In de jaarrapportages wordt specifiek aandacht besteed aan meldingen uit de pleziervaartsector. In 2023 rukte de KNRM 1.311 keer uit voor pleziervaart gerelateerde incidenten in vaargebieden waar een klein vaarbewijsplicht (BPR-vaarwateren) geldt. Na een stijging van het aantal verzoeken voor hulpverlening vanaf 2018 met een piek in coronajaar 2021 daalt het aantal verzoeken nu weer. Deze daling betekent niet direct dat het aantal ongevallen op het water afneemt. De daling kan



worden veroorzaakt doordat de Kustwacht sinds 2020 op basis van triage alleen spoedeisende verzoeken voor hulp direct doorgeeft aan de KNRM, voor overige hulpvragen dient zelf contact te worden gezocht met KNRM of private partijen. Daar komt bij dat de KNRM niet gelijk bij een dergelijke hulpvraag een reddingsactie zal opzetten maar eerst zal inzetten op andere mogelijkheden (bijv. nabijheid van een havenmeester die ondersteuning zou kunnen bieden).

Tabel 8 - Aantal verzoeken van pleziervaart voor hulpverlening KNRM in gebieden met KVB-plicht 2013-2023

Aantal/Jaar	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal verzoeken hulpverlening	1316	1289	1433	1322	1300	1588	1508	1380	1601	1420	1311

De meest voorkomende oorzaken van deze incidenten waren voortstuwings- en motorproblemen, ongevallen aan boord of aan wal, navigatiefouten, brand of explosie, schade aan romp of tuigage, onvoldoende kennis of ervaring, vermiste personen en schepen die aan de grond liepen. De gevolgen liepen uiteen van gestrande, stuurloze of afgedreven vaartuigen tot zinkende schepen, vermissingen en fysieke ongevallen aan boord. In veel gevallen bleek volgens de KNRM de windkracht op het moment van het incident te groot in verhouding tot de ervaring van de opvarenden of de zeewaardigheid van het vaartuig.

4.4 Wat betekent dit verkeersbeeld voor het Klein Vaarbewijs?

In dit hoofdstuk is op basis van diverse bronnen geprobeerd een beeld te schetsen van het verkeersbeeld op de Nederlandse binnenwateren. Daartoe zijn gegevens over het aantal schepen en de ongevallencijfers geanalyseerd. Uit geraadpleegde bronnen – waaronder IVSNext, het CBS en de CCR Marktobservatie – blijkt dat het verkeersbeeld in de afgelopen jaren is veranderd. Of het daadwerkelijk drukker is geworden op het water, is echter lastig vast te stellen. Wel is duidelijk dat de aard van het verkeer is veranderd: binnenvaartschepen zijn gemiddeld groter geworden en binnen de watersport is sprake van een verschuiving. Het aantal kajuit- en open zeilboten neemt af, terwijl andere vormen van recreatievaart juist toenemen zoals is gebleken uit het Watersportonderzoek 2024.

Hoewel het totale aantal ongevallen met pleziervaartuigen in 2023 ongeveer gelijk bleef ten opzichte van 2022, is het aantal ernstige ongevallen significant gestegen. Deze ernstige incidenten betroffen vooral eenzijdige voorvallen, zoals brand of het zinken van een vaartuig. Motor- en zeiljachten zijn het vaakst betrokken bij deze incidenten. De exacte toedracht is vaak lastig vast te stellen via de SOS-database, omdat hierin geen omgevingsfactoren zoals weersomstandigheden of zicht worden geregistreerd. In de gegevens van de KNRM worden echter in veel gevallen het type incident en de vermoedelijke oorzaak wel vastgelegd. De KNRM constateert dat in veel gevallen sprake was van een combinatie van ongunstige windomstandigheden en een gebrek aan zeewaardigheid van het schip of ervaring van de opvarenden. Hier zou een gebrekkige reisvoorbereiding een rol kunnen spelen bij het ontstaan van incidenten.

De veiligheid op het water wordt bepaald door meerdere factoren, waaronder kennis, vaardigheid, ervaring en naleving van regelgeving. Wettelijke instrumenten zoals de vaarbewijsplicht zijn bedoeld om een veilige en verantwoorde vaaromgeving te ondersteunen. Tegelijkertijd wijzen de beschikbare gegevens erop dat een gebrek aan kennis en ervaring bijdraagt aan het ontstaan van ongevallen. Er is echter onvoldoende data beschikbaar om vast te stellen in hoeverre deze oorzaken samenhangen met het KVB. Opvallend is wel dat snelvarende motorjachten – waarvoor een vaarbewijs verplicht is – regelmatig betrokken zijn bij ongevallen. Voor zeiljachten tot 15 meter, waarvoor geen vaarbewijsplicht geldt, geldt dat eveneens. Dit geeft aan dat de stijging van het aantal ongevallen niet direct kan worden toegeschreven aan de huidige grenzen van de KVB-plicht.

In de volgende hoofdstukken wordt onderzocht of en op welke wijze het instrument KVB beter kan worden afgestemd op het gewijzigde verkeersbeeld.



5. Marktconsultatie Klein Vaarbewijs

5.1 Inleiding

Dit onderzoek brengt niet alleen uitdagingen in kaart via een stakeholderconsultatie en deskresearch, maar verzamelt ook ervaringen van gebruikers.

Om de meningen van de beroeps- en pleziervaart ten aanzien van het KVB in kaart te brengen, is een uitgebreid marktonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bouwt voort op de eerder in deze rapportage geschetste context. De methodologische keuzes zijn afgestemd op het verkrijgen van zowel kwantitatieve inzichten als diepgaande kwalitatieve perspectieven, zodat een breed en representatief beeld ontstaat van de ervaringen en meningen binnen de sector. Het complete verslag van dit deel van het onderzoek is beschikbaar in Annex III.

5.2 Inzicht in de posities van de beroeps- en pleziervaart ten aanzien van het KVB

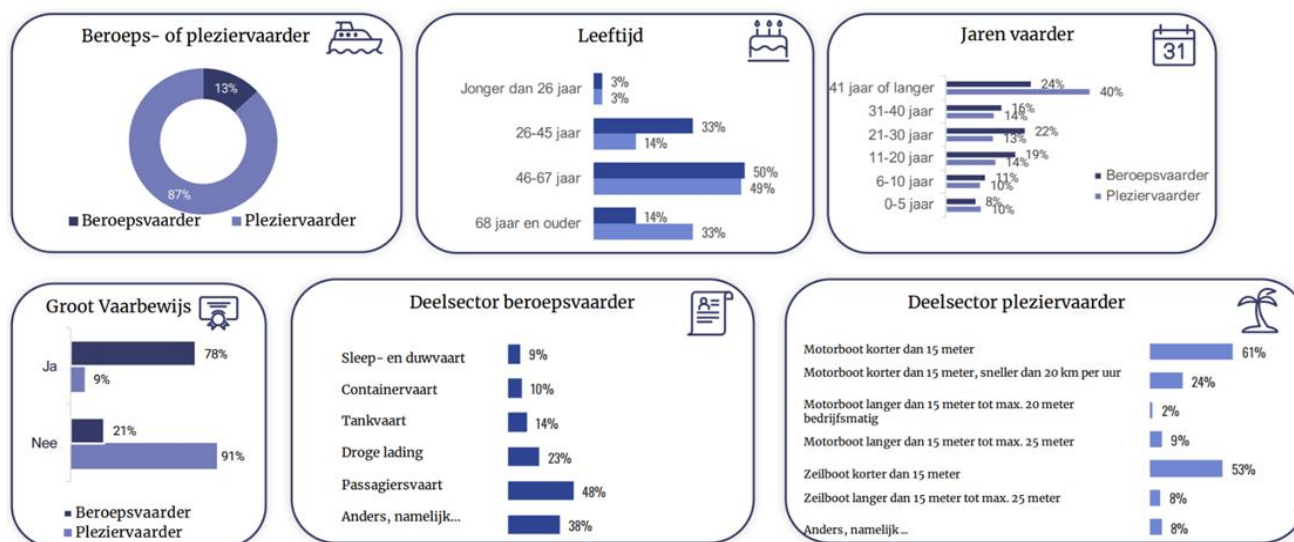
5.2.1 Onderzoeksopzet en methode

Het marktonderzoek is uitgevoerd via het Ipsos I&O Research Panel en aangevuld met een openbare internetlink, zodat ook respondenten buiten het panel konden deelnemen. Deze aanpak heeft geresulteerd in een brede en diverse groep deelnemers, bestaande uit zowel beroepsschippers als pleziervaarders. De onderzoeksmethode bestond uit een gestandaardiseerde vragenlijst met zowel gesloten als open vragen. De gesloten vragen leverden kwantitatieve inzichten op in de tevredenheid over het KVB en in de mate waarin schippers (zowel beroepsschippers als pleziervaarders) zich veilig en goed voorbereid voelen tijdens het varen. De open vragen boden ruimte voor persoonlijke ervaringen en suggesties voor verbetering, wat heeft bijgedragen aan een genuanceerdere interpretatie van de resultaten.

De dataverzameling vond plaats tussen 5 augustus en 9 september 2024 en resulteerde in een steekproef van 2.236 respondenten: 296 beroepsschippers en 1.967 pleziervaarders. Dit onderscheid maakt het mogelijk om verschillen en overeenkomsten in percepties en ervaringen tussen beide groepen te analyseren. Voor een overzicht van het deelnemersprofiel, zie Figuur 2.



Figuur 2 - Profiel Respondenten



5.2.2 Veiligheid en Kennis

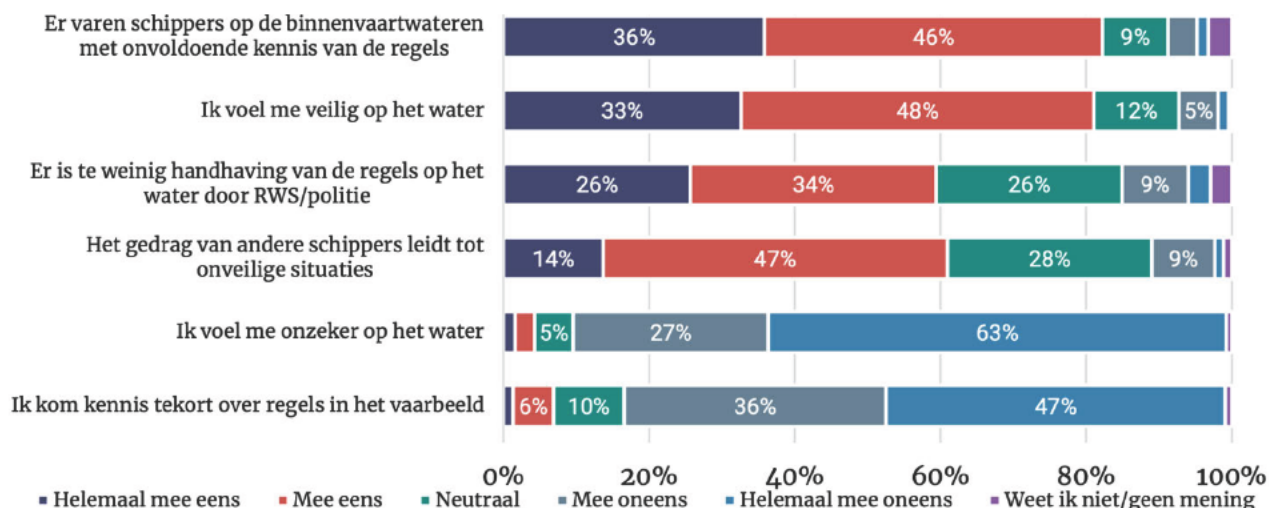
De meeste schippers (beroeps- en pleziervaart) voelen zich veilig op het water: 81% geeft aan zich veilig te voelen, terwijl slechts 5% zich onzeker voelt tijdens het varen. Onveilige situaties worden vooral toegeschreven aan het gedrag van andere schippers, niet aan infrastructuur of omgevingsfactoren. Zo stelt 61% van de schippers dat het gedrag van anderen vaak tot risicovolle situaties leidt. Daarnaast vindt 82% dat er schippers varen met onvoldoende kennis van de vaarregels. Deze resultaten staan in contrast met hoe schippers zichzelf beoordelen: slechts 16% geeft aan zelf kennis tekort te komen over de vaarregels. Dit duidt op een discrepantie tussen hoe schippers zichzelf zien – als goed geïnformeerd en vaardig – en hun perceptie van het gedrag en de kennis van andere schippers.

60% van de schippers geeft aan dat de handhaving van de vaarregels door RWS en de politie te wensen overlaat, wat volgens hen de veiligheid negatief beïnvloedt. Dit probleem speelt vooral bij pleziervaarders zonder KVB en bij huurders van schepen. Pleziervaarders benadrukken dat huurders vaak onvoldoende kennis van de vaarregels hebben en ervaring met het besturen van een schip ontbreekt, wat kan bijdragen aan onveilige situaties.

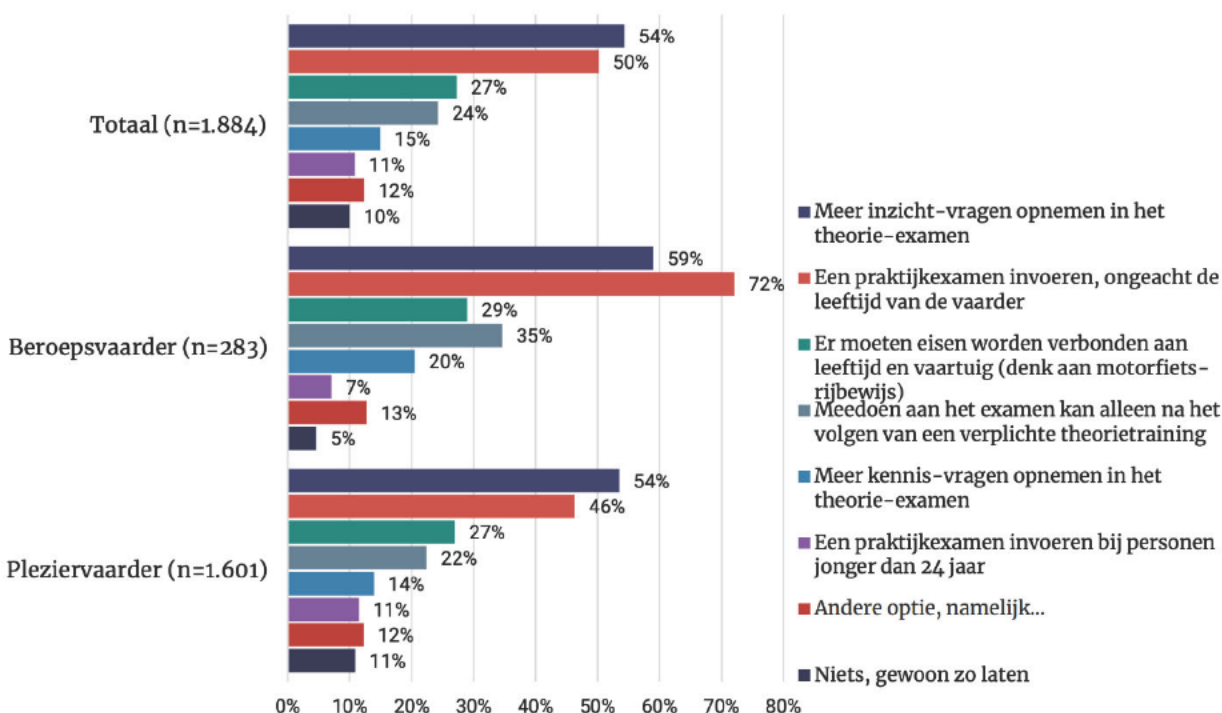
Slechts een kleine groep schippers vindt dat de huidige examinering voor het KVB ongewijzigd kan blijven. Dit geldt voor 5% van de beroepsschippers en 11% van de pleziervaarders. De meerderheid van de schippers pleit voor verbeteringen in de exameneisen. De meest voorgestelde aanpassingen aan de examinering zijn gericht op het verbeteren van inzicht en praktijkervaring. Zo stelt 54% van de schippers voor om meer inzichtvragen toe te voegen aan het theorie-examen. Daarnaast vindt 50% dat een praktijkexamen, ongeacht de leeftijd van de vaarder, een waardevolle aanvulling zou zijn. Vooral onder beroepsschippers is er brede steun voor het invoeren van een praktijkexamen; maar liefst 72% van hen ziet dit als een noodzakelijke maatregel om de veiligheid en competenties op het water te vergroten.



Figuur 3 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? (n=2.236)



Figuur 4 - Wat zou er aan de examinering van het KVB kunnen veranderen om de veiligheid op het water te vergroten? (n=2.236)



5.2.3 Mogelijke aanpassingen Klein Vaarbewijs

Uit het marktonderzoek blijkt dat zowel pleziervaarders als beroepsschippers volop ideeën hebben over hoe het KVB verbeterd kan worden. In dit onderdeel worden de belangrijkste voorgestelde aanpassingen gepresenteerd, inclusief het draagvlak dat daarvoor bestaat. De resultaten zijn geordend rond drie hoofdthema's: de mate waarin het KVB bijdraagt aan veiligheid en voorbereiding, de behoefte aan meer praktijkgerichtheid, en de steun voor een bredere

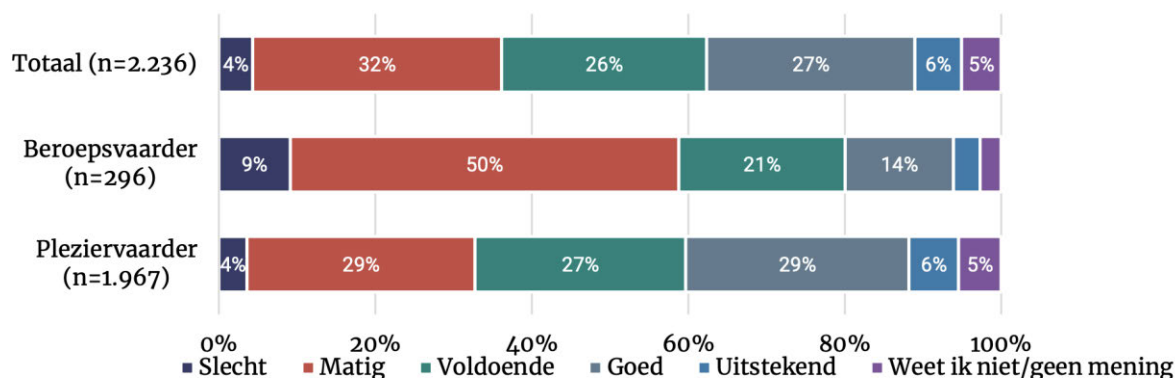


vaarbewijsplicht. Aansluitend wordt een overzichtstabel gepresenteerd met de belangrijkste bevindingen, gevolgd door een korte toelichting.

Ervaren bijdrage van het KVB aan veiligheid en praktijkvoorbereiding

Het KVB wordt verschillend beoordeeld als het gaat om de bijdrage aan de veiligheid op het water. Zoals in Figuur 5 te zien is, vindt een meerderheid van de schippers dat het KVB bijdraagt aan de veiligheid. Tegelijkertijd blijkt er een duidelijk verschil te zijn in de perceptie tussen pleziervaarders en beroepsschippers over de effectiviteit ervan. Onder pleziervaarders vindt 33% dat het KVB slechts in beperkte mate bijdraagt aan de veiligheid op het water. Bij beroepsschippers ligt dit percentage aanzienlijk hoger: 59% van hen is van mening dat het KVB weinig tot matig bijdraagt aan een veilige vaarsituatie.

Figuur 5 – In hoeverre draagt het KVB bij aan de veiligheid op het water?



De meerderheid (72%) van de beroepsschippers vindt dat het KVB geen goede voorbereiding biedt voor het varen op schepen waarvoor dit certificaat vereist is. Slechts 27% vindt dat het KVB een voldoende tot uitstekende voorbereiding biedt. Pleziervaarders zijn hier positiever over: 43% van hen is van mening dat het KVB voldoende tot uitstekend voorbereidt op het varen met schepen. Toch is er binnen beide groepen een aanzienlijke groep die vindt dat het KVB onvoldoende voorbereiding biedt (beroepsschippers: 72%, pleziervaarders: 49%).

Ook over de afstemming van het KVB op de huidige situatie op de Nederlandse wateren zijn beroepsschippers kritischer dan pleziervaarders. Slechts 10% van de beroepsschippers vindt dat het KVB goed of uitstekend aansluit bij de huidige praktijk, tegenover 19% van de pleziervaarders. Daarnaast beoordeelt 34% van de pleziervaarders de afstemming als voldoende, terwijl dit onder beroepsschippers slechts 21% is.

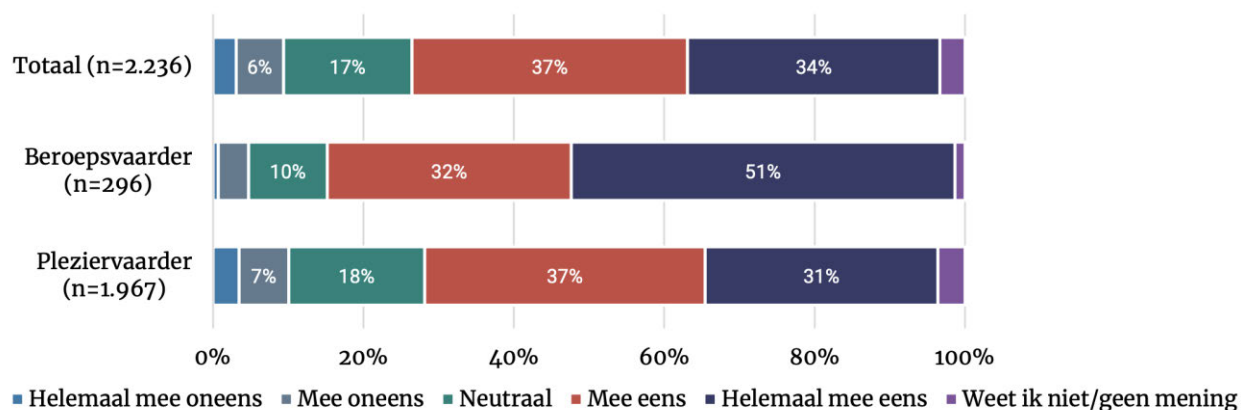
Draagvlak voor praktijkexamen en praktijkgerichtheid

Beroepsschippers geven als belangrijkste kritiek dat het KVB onvoldoende praktijkervaring vereist. Zij signaleren dat veel pleziervaarders de theorie beheersen, maar in de praktijk niet weten hoe ze moeten handelen, wat vooral op drukke vaarwegen tot gevaarlijke situaties leidt. 59 % van de pleziervaarders onderschrijft dit punt en pleiten, net als beroepsschippers, voor een praktijkexamen. Zij vinden dat, net als bij het rijbewijs, een praktijktoets zou moeten aantonen of iemand daadwerkelijk in staat is om een boot veilig te besturen.

Over de examinering van het KVB en de aansluiting op de huidige praktijk zijn de meningen eveneens verdeeld. 60% van de beroepsschippers vindt dat de examinering onvoldoende is afgestemd op de praktijk, vergeleken met 38% van de pleziervaarders. Dit betekent dat de meeste beroepsschippers ontevreden zijn over zowel de inhoud van het KVB als de aansluiting ervan op de praktijk op de Nederlandse wateren. Ook onder pleziervaarders is er een aanzienlijke groep die de examinering als ontoereikend beschouwt. Een ruime meerderheid van de schippers vindt dat het KVB beter moet aansluiten op de praktijk. In totaal is 71% van de respondenten voorstander van een praktijkgerichtere opzet.



Figuur 6 – Het KVB zou praktijkgerichter moeten zijn

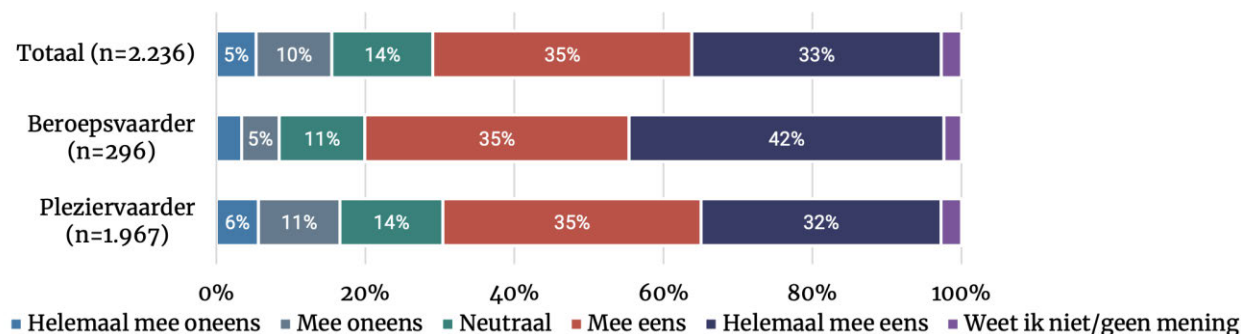


Vooral onder beroepsschippers is dit standpunt sterk vertegenwoordigd: 83% vindt dat meer nadruk op praktische vaardigheden noodzakelijk is. Ook 68% van de pleziervaarders deelt deze mening. Tegelijkertijd blijft het belang van een laagdrempelige instap voor het behalen van het KVB zichtbaar. Zo is 57% van de pleziervaarders het (helemaal) eens met de stelling dat de huidige toegankelijkheid van het examen bijdraagt aan veiligheid op het water. Bij beroepsschippers ligt dit aandeel lager, op 36%. Deze groep benadrukt vooral het belang van hogere eisen, zodat nieuwe schippers beter zijn voorbereid op de praktijk. Opvallend is dat ook onder pleziervaarders, ondanks de wens tot toegankelijkheid, brede steun bestaat voor de invoering van een praktijkexamen. 59% van hen zou graag zien dat een praktijktoets onderdeel wordt van het KVB. Zij zien dit als een noodzakelijke stap om ervoor te zorgen dat nieuwe vaarbewijshouders niet alleen de theorie beheersen, maar ook veilig kunnen handelen op het water. Beroepsschippers onderschrijven deze noodzaak; zij wijzen erop dat veel onveilige situaties voortkomen uit een gebrek aan praktische ervaring bij recreatieve schippers.

Ondersteuning voor uitbreiding van de vaarbewijsplicht

Er is brede steun onder zowel beroepsschippers als pleziervaarders voor het verplicht stellen van het KVB voor meer categorieën schepen. 77% van de beroepsschippers en 67% van de pleziervaarders is voor een uitbreiding van de verplichting (zie Figuur 7).

Figuur 7 – Het KVB moet voor meer categorieën schepen verplicht worden



Er is brede steun voor het verplicht stellen van het KVB voor motorboten langer dan 7 meter (70%) en voor zeilschepen langer dan 7 meter (56%). De meeste schippers die de optie 'anders, namelijk' hebben aangevinkt, geven aan dat het KVB voor beide categorieën verplicht zou moeten worden.



Zowel pleziervaarders als beroepsschippers steunen een uitbreiding van de vaarbewijsplicht naar meer typen schepen. Ook voor het verplicht stellen van het KVB bij lagere snelheden bestaat draagvlak: 63% van de respondenten vindt dit een goed idee. Beroepsschippers zijn hier iets sterker in dan pleziervaarders (67% versus 63%). Tegelijkertijd leeft bij tegenstanders het gevoel dat een grens van bijvoorbeeld 13 km/u te laag is, omdat veel plezierschepen deze snelheid eenvoudig halen, zonder dat dit per se leidt tot gevaarlijke situaties.

Wat betreft de lengtegrens van 7 meter bestaan er gemengde gevoelens. Veel pleziervaarders vinden deze grens aan de lage kant, maar erkennen dat ook boten van deze omvang voldoende kennis en vaardigheid vereisen. Verschillende respondenten stellen voor de grens op te trekken naar 10 meter, zodat de vaarbewijsplicht gericht blijft op grotere en potentieel risicovollere vaartuigen. Beroepsschippers zijn over het algemeen strikter: velen vinden dat iedereen die een boot bestuurt, ongeacht het type of de afmetingen, een vaarbewijs zou moeten hebben. Volgens hen garandeert dit een minimaal niveau van vaarbekwaamheid en draagt het bij aan een veiliger vaaromgeving.

Tot slot is er onder pleziervaarders verdeeldheid over de bereidheid om een vaarbewijs te behalen als dit verplicht wordt. 37% zegt hier zeker toe bereid te zijn, terwijl 29% aangeeft dit waarschijnlijk of zeker niet te zullen doen. Van deze laatste groep zegt 36% desondanks gewoon te blijven varen zonder KVB. Een kleiner deel zou overstappen naar een type schip waarvoor geen vaarbewijs nodig is (11%) of helemaal stoppen met varen op het betreffende schip (18%). De overige 18% is nog onzeker over wat zij in dat geval zouden doen.

Samenvattende tabel met belangrijkste aanpassingsopties

Tabel 8 vat de belangrijkste inzichten samen uit de marktconsultatie over mogelijke aanpassingen aan het KVB. Hieruit blijkt dat er brede steun bestaat onder zowel pleziervaarders als beroepsschippers voor een uitbreiding van de vaarbewijsplicht en voor het invoeren van een praktijkonderdeel in het examen. Met name beroepsschippers zijn kritisch op de huidige examinering, die volgens hen onvoldoende voorbereiding biedt op de realiteit van het varen, vooral op drukke en complexe vaarwegen.

Tabel 9 - Draagvlak voor KVB-vernieuwingen onder gebruikers

Onderwerp	Pleziervaarders	Beroepsschippers	Algemeen Draagvlak
Praktijkexamen invoeren	59% voor	72% voor	Hoog
KVB verplicht voor meer scheepstypes	67% voor uitbreiding	77% voor uitbreiding	Hoog
KVB verplicht voor motorboten > 7 m	68% voor	83% voor	Hoog
KVB verplicht voor zeilschepen > 7 m	53% voor	63% voor	Matig -Redelijk hoog
KVB verplicht bij lagere snelheden	63% voor	67% voor	Redelijk hoog
Veiligheidsperceptie: anderen kennen regels niet	Voor (82%)	Voor (82%)	Hoog
KVB beter laten aansluiten op praktijk	38% voor	60% voor	Gematigd

De voorgestelde aanpassingen aan het KVB laten zien dat eronder zowel pleziervaarders als beroepsschippers breed draagvlak bestaat voor versterking van het huidige systeem. De meeste respondenten vinden dat het vaarbewijs praktijkgericht moet worden en dat het voor meer typen schepen verplicht zou moeten zijn. Tegelijkertijd hechten pleziervaarders waarde aan een laagdrempelige instap, wat erop wijst dat aanpassingen zorgvuldig afgewogen moeten worden: enerzijds moet de veiligheid op het water verbeteren, anderzijds moet de toegankelijkheid tot de watersport behouden blijven. De meningen van de schippers over wat een goede balans is tussen toegankelijkheid en veiligheid verschillen – vooral tussen beroepsmatige en recreatieve gebruikers. Waar beroepsschippers pleiten voor striktere eisen en bredere verplichtingen, willen veel pleziervaarders vooral voorkomen dat het vaarbewijs een te hoge drempel opwerpt. Dit spanningsveld vraagt om verdere verdieping waarbij wel aangetekend moet worden



dat het hier een weergave van meningen van schippers betreft en zonder verdere duiding geen objectieve informatie geeft over de feitelijke veiligheid op de Nederlandse waterwegen.

5.3 Conclusie marktconsultatie

Belangrijk is om te stellen dat dit hoofdstuk een weergave schetst van meningen en overtuigingen van vaarweggebruikers. Deze meningen geven geen objectieve informatie over de feitelijke veiligheid op de Nederlandse vaarwegen zonder dat deze worden ondersteund door onderzoeksdata over de correlatie tussen maatregelen en veiligheidseffecten. Dit zou nader onderzocht kunnen worden.

Uit de marktconsultatie blijkt dat er onder de vaarweggebruikers een breed draagvlak is voor het versterken van het KVB-systeem, er zijn veel voorstanders voor praktijkexamens alsook examens voor meer typen schepen. Onder de beroepsschippers liggen de percentages voor alle voorgestelde veranderingen hoger dan bij de pleziervaarders. Respondenten zijn echter vooral kritisch op andere vaarweggebruikers en vinden dat ze zelf voldoende kennis en vaardigheden hebben. Door deze constatering in de marktconsultatie is duidelijk dat het hier niet om een objectieve beoordeling gaat.

In hoofdstuk 6 worden deze thema's verder uitgewerkt aan de hand van gesprekken met stakeholders uit de sector om zo een verdere duiding te geven aan de uitkomsten van de marktconsultatie. Daarin wordt niet alleen gekeken naar wat er moet veranderen, maar ook hoe veranderingen effectief en gedragen kunnen worden ingevoerd. Daarbij is specifiek aandacht voor haalbaarheid, handhaafbaarheid en de rol van educatie, technologie en handhaving. Het hoofdstuk biedt daarmee een verdiepend perspectief op de vraag hoe het KVB beter kan worden afgestemd op het veranderde verkeersbeeld en de veiligheidsbehoefte op het water.



6. Verdiepend inzicht – stakeholder consultatie over afstemming huidig verkeersbeeld en Klein Vaarbewijs

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt besproken hoe een mogelijke aanpassing van het KVB volgens diverse stakeholders zou kunnen bijdragen aan deze doelstellingen. Hiertoe zijn interviews afgenomen bij diverse belangenorganisaties, handhavende instanties, vaarwegbeheerders en opleiders betrokken bij beroeps- en pleziervaart. In Annex VI is de volledige lijst te vinden van de geïnterviewde organisaties.

6.2 Inzicht in de posities van de diverse stakeholders betrokken bij de beroeps- en pleziervaart

6.2.1 Veiligheid en kennis

Veiligheid

Alle stakeholders bevestigen dat het verkeersbeeld op de Nederlandse binnenwateren de afgelopen jaren is veranderd. Op sommige vaarwegen is het drukker geworden en zijn schepen groter en sneller. Tijdens de COVID-periode was er een duidelijke toename van de pleziervaart zichtbaar. In en rond Amsterdam heeft deze stijging zich na de pandemie voortgezet, met een groeiend aantal rondvaartboten, passagiersschepen en kleine sloepen met betalende passagiers. Op de Waal signaleren vaarwegbeheerders een toename van vissersboten, bellyboats, waterscooters en snelle motorboten. In Rotterdam wordt in de zomermaanden vooral een stijging van het aantal waterscooters waargenomen.

Volgens belangenorganisaties is het totale aantal pleziervaarders ongeveer gelijk gebleven, maar binnen deze groep is het aandeel sloepvaarders en suppers toegenomen. Tegelijkertijd verwachten zij dat het aantal zeilboten zal afnemen door de vergrijzing. Opleiders merken op dat het vooral op mooie dagen drukker is geworden. Daarbij wordt ook gewezen op de toegenomen variëteit aan schepen: meer en grotere vaartuigen zorgen voor een drukker beleving op het water.

Belangenorganisaties verwijzen bovendien naar de rapportage van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), waarin wordt gesteld dat incidenten zoals het zinken van schepen vaak worden veroorzaakt door gebrekkig onderhoud of brand aan boord, bijvoorbeeld door onveilige dieserverwarming. Dergelijke incidenten doen zich vooral voor aan het begin van het vaarseizoen.¹²

Gezien de variatie in het verkeersbeeld pleiten belangenorganisaties voor een geografische indeling van vaargebieden. Zij stellen voor onderscheid te maken tussen:

- Vaarwegen in het gebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen en richting Duitsland;
- Vaargebieden rondom Zeeland, het IJsselmeer, het Waddengebied en de Eems;
- Kleinere kanalen en meren, zoals de Friese meren.

¹² Rapportage Ongevallen Scheepvaart – Januari – Juli 2024, Onderzoeksraad voor de Veiligheid



Volgens de belangenorganisaties is dit onderscheid van belang omdat de interactie tussen scheepstypen per gebied sterk verschilt. Voor drukbevaren gebieden met een verhoogd risico op ongevallen zou het bijvoorbeeld zinvoller zijn om te kijken naar het scheiden van beroeps- en pleziervaart, dan naar een algemene KVB-plicht. Zij geven daarbij aan dat een vaarbewijsplicht op specifieke drukke punten in de praktijk nauwelijks uitvoerbaar is. Daarnaast pleiten de belangenorganisaties voor een uitgebreidere ongevallendatabase, om trends en oorzaken beter te kunnen analyseren. Uit hun eigen analyse van de huidige incidentendata blijkt dat veel ongevallen niet voorkomen hadden kunnen worden door enkel het bezit van een KVB.

Opleiders delen deze conclusie. Ook zij stellen dat het KVB op zichzelf onvoldoende waarborg biedt voor het voorkomen van incidenten. Volgens hen begint het ontwikkelen van inzicht in vaarsituaties pas echt op het water. Praktijklessen zouden daarom essentieel zijn, met name voor vaardigheden zoals veilig aanleggen, omkijken, anticiperen op snelheidsverschillen tussen vaartuigen en vooruitdenken. Op dit moment zijn opleidingen echter volledig afgestemd op het theoretische examen, dat gebaseerd is op wettelijk vastgelegde lesstof.

Naast geregistreerde ongevallen signaleren handhavende instanties en vaarwegbeheerders een groot aantal bijna-ongevallen. Deze worden vaak veroorzaakt door onervarenheid, gebrekkige voorbereiding of technische mankementen. Tevens wijst men ook op de veranderde interactie op het water, met name door schaalvergroting in de binnenvaart. Grotere schepen veroorzaken meer zuiging en hebben grotere dode hoeken, wat de veiligheid van kleinere vaartuigen negatief beïnvloedt. Omdat bijna-ongevallen niet officieel worden geregistreerd, ontstaat mogelijk een te rooskleurig beeld van de veiligheid op het water.

Ook constateren handhavers en vaarwegbeheerders tal van overtredingen. Veelvoorkomende voorbeelden zijn: niet stuurboordwal varen, onrechtmatig gebruik van havenbekkens, te hoge snelheid, alcoholgebruik, het niet voeren van navigatieverlichting, onjuiste toepassing van voorrangsregels en het ontbreken van verplichte documenten zoals het KVB of het BPR aan boord. Op de Maas en de Waal worden snelheidsovertredingen vooral toegeschreven aan waterscooters, die geregeld overlast veroorzaken. In Rotterdam doen zich jaarlijks gemiddeld 10 tot 12 incidenten voor waarbij de bestuurder niet over een KVB beschikt. In Amsterdam worden veel overtredingen begaan met kleine vaartuigen waarvoor geen vaarbewijsplicht geldt.

Tot slot benadrukken sommige handhavers het belang van aanvullende informatie in de ongevallendatabase over factoren als wind, stroming en zicht. Deze beïnvloeden immers direct de snelheid en het manoeuvreervermogen van schepen. Ook zien zij betere reisvoorbereiding als een belangrijk aandachtspunt om overtredingen en bijna-ongevallen te verminderen.

Kennis – Inhoudelijke aanpassingen theorie KVB

Opleiders signaleren dat het gedrag op het water sinds de invoering van het KVB in 1981 aanzienlijk is veranderd. Daarnaast heeft de technologische ontwikkeling van vaartuigen grote invloed gehad op de manier waarop zowel recreatie- als beroepsvaart zich over het water beweegt. Moderne schepen zijn steeds vaker uitgerust met geavanceerde navigatieapparatuur, waardoor de noodzaak om uitgebreide technische details te beheersen afneemt. Volgens opleiders zou het KVB daarom sterker moeten focussen op veiligheid, zoals het toepassen van voorrangsregels en een zorgvuldige reisvoorbereiding. Daarbij staat de vraag centraal welke kennis schippers écht moeten onthouden om de veiligheid op het water te waarborgen. De nadruk zou moeten liggen op essentiële zaken als vaarregels, verkeersborden en reglementen.

Handhavers benadrukken het belang van een herziening van de inhoud en opbouw van het KVB. Zij vragen zich af of de huidige domeinen nog wel aansluiten bij de praktijk. Meer inzicht in knooppunten en hoe deze veilig over te steken, zou volgens hen een waardevolle toevoeging zijn. Daarnaast is er behoefte aan duidelijke richtlijnen voor gewenst gedrag op het water. Handhavers pleiten bovendien voor meer aandacht voor reisvoorbereiding, zoals het controleren van weersvoorspellingen, routes en getijden. Hoewel basiskennis van techniek relevant blijft, zou deze kennis vooral praktisch toepasbaar moeten zijn. Denk hierbij aan een checklist met essentiële aandachtspunten, zoals brandstofvoorraad en technische installaties. Diverse partijen hebben daarnaast gewezen op het belang van meer aandacht in de KVB-theorie voor omgevingsfactoren zoals wind, stroming, golfslag, en de impact van zuiging



en snelheidsverschillen tussen grote en kleine schepen. Specifiek voor KVB II wordt de huidige exameneis om handmatig routeberekeningen te maken met kaart, passer en plotter als achterhaald beschouwd. Deze eis is strenger dan die voor het Groot Vaarbewijs en wordt in het licht van digitalisering steeds minder relevant geacht. Bovendien is deze methode moeilijk toepasbaar op bepaalde vaartuigen, zoals waterscooters.

Een deel van deze aandachtspunten is inmiddels opgepakt door het CBR. Voor KVB II wordt momenteel onderzocht of digitale routeberekeningen en digitale reisvoorbereiding geïntegreerd kunnen worden in de examenvragen. De wetgeving blijft daarbij echter leidend, waardoor aanpassingen die samenhangen met veranderende omstandigheden op de vaarwegen nog niet direct kunnen worden doorgevoerd. Het CBR benadrukt bovendien dat gedragsverandering niet uitsluitend via aanpassing van de leerstof gerealiseerd kan worden.

6.2.2 Mogelijke aanpassingen grenzen Klein Vaarbewijs

Tijdens de interviews met opleiders, handhavers, vaarwegbeheerders en belangenorganisaties is verkend of – en voor welke categorieën binnen de vaarbewijsplichtige pleziervaart – zwaardere kwalificatie-eisen wenselijk of noodzakelijk zijn. Net als bij de marktconsultatie lopen de meningen uiteen, afhankelijk van het type maatregel en de betrokken partij.

Over het belang van praktijkervaring bestaat brede consensus. De meeste geraadpleegde partijen erkennen dat het huidige, uitsluitend theoretische KVB onvoldoende houvast biedt voor risicovolle of complexe vaarsituaties. Praktische vaardigheid is met name cruciaal op drukbevaren knooppunten en in de nabijheid van beroepsvaart. Toch is er geen brede steun voor een verplicht praktijkexamen. Handhavende instanties en vaarwegbeheerders zijn overwegend voorstander, omdat zij het zien als een effectief middel om verkeersinzicht en navigatie aantoonbaar te maken. Het zou het verschil kunnen markeren tussen formele kennis en feitelijke bekwaamheid. Opleiders en belangenorganisaties daarentegen uiten zorgen. Zij wijzen op de hoge kosten, logistieke complexiteit en het mogelijk ontmoedigende effect van een verplicht praktijkexamen met als gevolg dat minder mensen mogelijk een KVB halen. De variatie in vaartuigen, vaargebieden en weersomstandigheden maakt standaardisatie lastig. Ook het ontbreken van verplichte certificering voor opleiders belemmert de uitvoerbaarheid. Als alternatief worden verplichte praktijklessen, simulatortrainingen of bewustwordingsmodules voorgesteld, gericht op onder meer snelheidsverschillen en de interactie met beroepsvaart.

Een voorstel dat op bredere steun kan rekenen van vooral de handhavende organisaties en vaarwegbeheerders, is het verplicht stellen van het KVB op specifieke hoofdvaarwegen waar structurele interactie is tussen beroeps- en pleziervaart, zoals opgenomen in hoofdstuk 9, bijlage 15 van het BPR. Handhavers verwachten dat dit de veiligheid verhoogt zonder substantiële toename van de handhavingslast. Wel benadrukken zij het belang van heldere definities – bijvoorbeeld van het begrip “oversteken” – en duidelijke kaders voor de handhaving. Eén belangenorganisatie ondersteunt dit voorstel, mits er veilige oversteekplaatsen voor recreanten worden ingericht.

Over uitbreiding van de vaarbewijsplicht op basis van scheepslengte of motorvermogen bestaan uiteenlopende opvattingen. Belangenorganisaties betwijfelen of dit daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid, mede omdat de ongevallenregistratie geen duidelijke verbanden toont met lengte of vermogen. Opleiders zijn voorzichtiger positief, maar pleiten voor aanvullend onderzoek naar een verantwoorde ondergrens. Binnen de handhaving gaan stemmen op voor een vaarbewijsplicht vanaf 7 meter, waarbij sommigen zelfs pleiten voor een grens vanaf 3 à 4 meter. Eén instantie bepleit een vaarbewijsplicht voor alle gemotoriseerde vaartuigen, bij voorkeur gecombineerd met een praktijkexamen. Daarnaast leeft de wens om de leeftijdsgrens voor het behalen van het KVB te verlagen naar 16 of 17 jaar. Jongeren zijn vaak al op jonge leeftijd actief op het water. Vroegtijdige scholing zou hun veiligheid ten goede komen en bijdragen aan een beter aanspreekbare, bewustere groep jonge schippers. Dit zou bovendien de handhaving vereenvoudigen.

Tegelijkertijd bestaat er twijfel over de effectiviteit van zwaardere kwalificatie-eisen in bredere zin. Enkele geïnterviewden verwijzen naar buitenlandse voorbeelden, zoals België (waar een praktijkexamen verplicht is) en Duitsland (waar de pk-grens is verhoogd van 10 naar 15 pk). In beide landen heeft deze aanpassing niet aantoonbaar geleid tot een trendbreuk. Incidenten worden vooral toegeschreven aan menselijk falen en risicovol gedrag, eerder



dan aan een gebrek aan kennis en vaardigheden volgens de belangorganisaties. Deze organisaties pleiten daarom voor een beter onderbouwde beleidsvorming, gebaseerd op een kwalitatief sterke en gedetailleerde ongevallenregistratie. Beleidsmaatregelen moeten steunen op aantoonbare patronen, niet op aannames over vaartuigtype, snelheid of leeftijd.

Samenvattend schetsen de interviews een genuanceerd beeld. Over het belang van nautische vaardigheid bestaat brede overeenstemming, maar over de vorm waarin zwaardere eisen zouden moeten worden ingevoerd, lopen de opvattingen uiteen. Er is voorzichtig draagvlak voor aanvullende verplichtingen op drukbevaren vaarwegen en – onder voorwaarden – voor specifieke vaartuigcategorieën, mits deze maatregelen uitvoerbaar, proportioneel en goed onderbouwd zijn.

Tabel 10 - Draagvlak voor KVB-vernieuwingen onder belangenorganisaties, handhaving/vaarwegbeheerders en opleiders

Onderwerp	Belangenorganisaties	Handhaving/vaarwegbeheerders	Opleiders	Algemeen Draagvlak
Praktijkexamen	Leg eerst een duidelijke link tussen ongevallen en KVB en behoud laagdrempeligheid	Praktijkervaring is cruciaal voor veilig navigeren. Praktijkexamen kan helpen om het gedrag op het water te verbeteren. Laagdrempeligheid mogelijk wel in het geding.	Grote twijfels over uitvoerbaarheid	Gematigd
KVB verplicht voor meer scheepstypes	Geen voorkeur zonder duidelijke link tussen ongevallen en KVB.	Geen voorkeuren	Geen voorkeuren	Laag
KVB verplicht voor motorboten > 7 m	Geen voorkeur zonder duidelijke link tussen ongevallen en KVB	1 handhaver benoemt zwaardere KVB eisen voor snelle motorboten; verder geen voorkeur uitgesproken	Positief over mogelijke aanpassingen van een lengtegrens; verdient echter wel beter onderzoek	Laag
KVB verplicht voor zeilschepen > 7 m	Geen voorkeur zonder duidelijke link tussen ongevallen en KVB	7 meter grens door diverse handhavers genoemd; zelfs 4-5 meter	Positief over mogelijke aanpassingen van een lengtegrens; verdient echter wel beter onderzoek	Gematigd
KVB verplicht bij lagere snelheden	Geen voorkeur zonder duidelijke link tussen ongevallen en KVB	Geen voorkeuren	Geen voorkeuren	Geen
Praktijkgericht examen gewenst	Om dit kunnen beoordelen is een kwalitatief betere ongevallendatabase nodig.	Meer toepassingsgerichte vragen heeft de voorkeur	Stimuleren van praktijklessen heeft zeker zin	Gematigd
KVB beter laten	Om dit kunnen beoordelen is een kwalitatief betere	Onderwerpen die in de huidige praktijk meer aandacht behoeven zijn: meer inzicht in knooppunten,	Verkeersbeeld van en mentaliteit op	Groot



aansluiten bij de praktijk	ongevallendatabase nodig.	gedragsetiquette, betere reisvoorbereiding, meer kennis over techniek, voortgaande digitalisering, impact grote/kleine schepen (zuigende werking), internationale vragen (BVA) ¹³	het water is veranderd sinds invoering KVB in 1981. KVB sluit hier onvoldoende op aan.	
KVB geografisch verplicht stellen	Deels voorstander voor geografisch onderscheid voor drukbevaren vaarwegen met veel incidenten	Zien graag KVB-plicht op hoofdstuk 9, bijlage 15 van het BPR-vaarwegen	Geen voorkeur	Groot

6.2.3 Andere opties om veiligheid op het water te vergroten

Diverse organisaties benadrukken het belang van actieve en gerichte voorlichting over vaarregels, vaarkennis en gewenst gedrag op het water. Deze voorlichting zou specifiekere moeten worden afgestemd op de kenmerken van verschillende vaargebieden, met daarbij aandacht voor factoren zoals waterstanden, stroming en de invloed van hoog- en laagwater. Aangezien lokale bekendheid een cruciale rol speelt in de veiligheid op het water, wordt voorgesteld om riviergebonden informatie beter toegankelijk te maken. Doelgerichte voorlichting kan bovendien ook recreanten zonder vaarbewijsplicht bereiken en hun risicobewustzijn vergroten.

Een concreet voorstel is om verhuurders van vaartuigen te verplichten een korte instructiemodule aan te bieden, bijvoorbeeld over veilig aanmeren en het passeren van sluizen. Dit kan de veiligheid aanzienlijk verbeteren, vooral bij minder ervaren schippers.

Daarnaast pleiten verschillende handhavende partijen voor meer mogelijkheden om vaarbewijzen in te nemen, bijvoorbeeld bij herhaalde overtredingen of bij alcoholmisbruik. Op dit moment biedt de regelgeving hiervoor slechts beperkte mogelijkheden, met name op vaarwegen die niet onder het RPR vallen. Tot slot wordt voorgesteld om boetes te koppelen aan het registratienummer van het vaartuig, zodat handhaving gericht en effectiever kan optreden.

6.3 Conclusies stakeholder consultatie

De stakeholderconsultatie geeft een genuanceerd beeld van mogelijke aanpassingen aan de vereisten van het KVB. Er is breed draagvlak voor herziening van de huidige exameninhoud. De stakeholderanalyse biedt inzicht in de uiteenlopende standpunten van betrokken partijen over verschillende aspecten van het KVB en laat zien dat de mate van steun voor mogelijke herzieningsmaatregelen varieert.

Over het belang van nautische veiligheid bestaat brede consensus. Over de wijze waarop eventuele zwaardere eisen moeten worden vormgegeven, lopen de meningen echter uiteen. Veel stakeholders vinden dat de huidige theorie onvoldoende aansluit op de praktijk op het water en het veranderde verkeersbeeld. Het examen is volgens hen te sterk gericht op feitelijke kennis, terwijl juist vaardigheden zoals het inschatten van verkeerssituaties, risicobeoordeling en goede vaartvoorbereiding steeds belangrijker worden geacht.

De belangrijkste suggesties voor aanpassing van de theoretische examenstof zijn als volgt:

- **Meer aandacht voor reisvoorbereiding:** Stakeholders pleiten voor expliciete aandacht voor weersomstandigheden, het plannen van routes en het inschatten van risico's, zoals stroming, zicht en drukte.

¹³ Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee



- **Versimpeling en actualisering van de exameneisen:** Er is behoefte aan het terugbrengen van de hoeveelheid detailkennis, met name op technisch gebied (zoals motoronderdelen), ten gunste van meer toepassingsgerichte kennis.
- **Versterking van basiskennis over vaarregels en borden:** Veel schippers, vooral recreanten, hebben moeite met het interpreteren van verkeersborden en het toepassen van voorrangsregels.
- **Meer aandacht voor interactie met beroepsvaart:** Inzicht in hoe pleziervaart zich dient te gedragen ten opzichte van grote schepen, in combinatie met factoren als golfslag, dode hoeken, stroming en wind, wordt als essentieel beschouwd.

Stakeholders pleiten voor een toetsing die sterker gericht is op het begrijpen en toepassen van regels in praktijksituaties. Dit zou bijvoorbeeld kunnen via scenario's of inzichtvragen die het handelingsperspectief van de schipper toetsen. Hoewel een praktijkexamen in theorie als waardevol wordt beschouwd, is er verdeeldheid over de haalbaarheid. Vrijwel alle betrokken partijen zijn van mening dat praktijktoetsing zou kunnen bijdragen aan een hogere vaarbekwaamheid, maar wijzen tegelijkertijd op aanzienlijke praktische bezwaren. De invoering van een praktijkexamen stuit op knelpunten zoals hoge uitvoeringslasten, kosten, het ontbreken van gecertificeerde opleiders, en de grote variatie in vaargebieden en vaartuigen. Als alternatief worden onder meer verplichte praktijklessen, bewustwordingsmodules en simulatortrainingen voorgesteld om praktische vaardigheden aan te leren. Er is een voorzichtig draagvlak voor aanvullende verplichtingen op drukbevaren vaarwegen en – onder voorwaarden – voor specifieke vaartuig categorieën, mits deze uitvoerbaar, proportioneel en goed onderbouwd zijn.



7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

De situatie op de Nederlandse binnenwateren is in beweging. Deze veranderingen, in combinatie met een stijging van het aantal ongevallen in zowel de beroeps- als pleziervaart, vraagt om hernieuwde aandacht voor de veiligheid op het water.

Dit onderzoek richt zich op de vraag of de huidige verkeerssituatie aanleiding geeft tot aanpassingen in het KVB om de nautische veiligheid te verbeteren. Daarbij wordt gekeken naar beide varianten van het vaarbewijs: KVB I en KVB II. In het onderzoek is verkend hoe beroeps- en recreatievaarders, evenals stakeholders, het huidige KVB ervaren. Ook is onderzocht in hoeverre zij verwachten dat aanpassingen in het systeem kunnen bijdragen aan een veiligere vaaromgeving. De resultaten geven inzicht in mogelijke verbeterpunten, zoals de inhoud en vorm van de examens, de afbakening van de vaarbewijsplicht en de handhaafbaarheid daarvan. In de volgende paragrafen worden de onderzoeksvragen beantwoord. Daarna volgen de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

7.2 Is het Klein Vaarbewijs voldoende afgestemd op het huidige verkeersbeeld?

De centrale vraag in deze paragraaf is of het huidige KVB nog voldoende is afgestemd op de veranderende praktijk van de Nederlandse binnenwateren. Er komt naar voren dat verschillende partijen van mening zijn dat het KVB in zijn huidige vorm slechts beperkt aansluit op het actuele verkeersbeeld. Deze conclusie is gebaseerd op een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve inzichten uit dossierstudie, digitaal marktonderzoek en interviews met diverse stakeholders.

De afgelopen jaren is het karakter van de scheepvaart op de Nederlandse vaarwegen wezenlijk veranderd. De variëteit aan vaartuigen en gebruikers is groter geworden. Tegelijkertijd is sprake van een toename van het aantal ernstige ongevallen, met name binnen de pleziervaart. Veel van deze incidenten zijn eenzijdig en zouden gerelateerd kunnen zijn aan gebrekkige voorbereiding, beperkte kennis van vaarregels of het niet goed kunnen inschatten van situaties op het water. Tegen deze achtergrond rijst de vraag in hoeverre het KVB voldoende voorbereidt op de realiteit van het varen. Zowel beroepsschippers als pleziervarenders erkennen de waarde van het KVB als basisinstrument voor kennisoverdracht, maar uiten kritiek op de toepasbaarheid ervan in de praktijk. Vooral de afwezigheid van een praktijkonderdeel wordt door gebruikers als een tekortkoming gezien. Dit praktijkonderdeel kan zowel toepassingsgerichte vragen bij het theorie-examen of een praktijkexamen behelzen.

Tijdens het onderzoek kwamen de volgende kernbevindingen naar voren:

- Er is breed draagvlak onder schippers voor het praktijkgericht maken van het examen. Ruim 70% van de beroepsschippers ziet het meest in een praktijkexamen en bijna 60% van de pleziervarenders vindt dat het KVB praktijkgericht moet worden door het toevoegen van toepassingsgerichte vragen aan het theorie-examen. Uit de stakeholdersconsultatie komt een wat genuanceerder beeld: het KVB kan zeker praktijkgericht met meer toepassingsgerichte vragen bij het theorie-examen. Dit hoeft niet persé in de vorm van een praktijkexamen.
- Slechts 10% van de beroepsschippers vindt dat het KVB goed of uitstekend aansluit op de huidige praktijk. Onder pleziervarenders is dat 19%. De meerderheid is van mening dat de voorbereiding op reële vaarsituaties tekortschiet. De stakeholders wijzen hierbij op het belang van een goede reisvoorbereiding.

Geconcludeerd kan worden dat ervaren wordt dat het huidige KVB-schippers onvoldoende voorbereidt op de veiligheidseisen en gedragsnormen in de praktijk. De theoretische insteek van het examen wordt als te abstract en onvoldoende praktijkgericht ervaren. Hierdoor ontstaat een kloof tussen wat mensen weten en wat zij daadwerkelijk kunnen toepassen op het water. Dat kan leiden tot onveilige situaties, zeker op drukke vaarwegen of bij complexe manoeuvres.



Daarnaast blijkt uit de interviews met opleiders, handhavers, vaarwegbeheerders en belangenorganisaties dat het profiel van de pleziervaarder verandert: het eigen bezit van schepen neemt af door de vergrijzing en er wordt als alternatief op zonnige dagen een schip gehuurd. Deze ontwikkeling vergroot de behoefte aan een laagdrempelige, maar wél adequate vorm van vaarbekwaamheidstoetsing. Ook het groeiende aantal grotere binnenvaartschepen draagt bij aan de noodzaak om de kennis en vaardigheden van alle watergebruikers op peil te hebben.

Hoewel het KVB internationaal wordt erkend via het ICC, blijkt uit vergelijking met andere Europese landen dat Nederland primair theoretische exameneisen stelt. In Duitsland, België en Frankrijk is een praktijkexamen al langere tijd verplicht. Dit benadrukt dat het KVB in internationaal perspectief een meer theoretische insteek heeft.

Concluderend kan worden gesteld dat het huidige KVB beter zou kunnen worden aangepast op het huidige verkeersbeeld op de Nederlandse binnenwateren. De toegenomen complexiteit op het water vraagt om een herziening van het systeem. Het invoeren van maatregelen, zoals een meer op de huidige praktijkgericht theorie-examen of zelfs een praktijkexamen, zou een positief effect kunnen hebben op het veiligheidsniveau. Deze aanpassingen zouden kunnen bijdragen aan een beter afgestemd, toekomstbestendig en breder gedragen KVB indien deze in verhouding staan tot o.a. de uitvoeringskosten en de effecten op de gebruikers.

7.3 Is het wenselijk/noodzakelijk om voor meerdere categorieën pleziervaart een vaarbewijs te verplichten om zo de verkeersveiligheid te vergroten?

Uit de marktconsultatie blijkt dat er zowel binnen de beroeps- als de pleziervaart draagvlak is voor uitbreiding van de vaarbewijsplicht naar meer categorieën schepen. 77 % van de beroepsschippers en 67 % van de pleziervaarders is voorstander van een verplicht KVB voor een bredere groep schepen. Met name de volgende categorieën worden genoemd:

- Motorboten langer dan 7 meter (70 % voorstander).
- Zeilschepen langer dan 7 meter (56 % voorstander).
- Een combinatie van beide categorieën (meerderheid voorstander van een vaarbewijsplicht).

Uit de stakeholderconsultatie blijkt echter dat er minder draagvlak is voor een algemene uitbreiding van de vaarbewijsplicht naar andere categorieën pleziervaart. Handhavingsinstanties, vaarwegbeheerders en sommige belangenorganisaties pleiten eerder voor een geografische differentiatie: stel het KVB verplicht op drukbevaren waterwegen waar beroeps- en pleziervaart intensief samenkomen. Specifiek wordt hierbij verwezen naar de Hoofdstuk 9 Bijlage 15 BPR-vaarwegen, die worden gekenmerkt door hoge verkeersdruk, veel beroepsvaart en complexe kruisingen en bruggen.

Een aanpassing van de vaarbewijsplicht naar meerdere categorieën pleziervaart lijkt in eerste instantie minder voor de hand te liggen. De stijging van het aantal ongevallen kan namelijk niet direct worden toegeschreven aan de huidige grenzen van de KVB-plicht. Een gerichte uitbreiding van de vaarbewijsplicht op risicovolle vaarwateren waar beroeps- en pleziervaart veel met elkaar in aanraking komen, lijkt een meer voor de hand liggende uitbreiding. Ten slotte is als alternatief voor uitbreiding naar categorieën pleziervaart de verlaging van de leeftijdsgrens genoemd naar 16 jaar als mogelijkheid. Zo kan de kennis van het KVB worden vergroot bij een leeftijdsgroep die al veel op het water is te vinden.

7.4 Of en voor welke categorieën vaarbewijsplichtige pleziervaart zouden zwaardere kwalificatie-eisen moeten worden geïntroduceerd?

Uit het onderzoek blijkt dat er brede consensus bestaat over het belang van vaarbekwaamheid voor de veiligheid op het water. Zowel binnen de beroeps- en pleziervaart als onder handhavende instanties leeft de opvatting dat het huidige KVB voor bepaalde categorieën vaartuigen onvoldoende garandeert dat schippers beschikken over de juiste kennis en vaardigheden. Dit roept de vraag op of er binnen de bestaande vaarbewijsplicht aanleiding is om zwaardere kwalificatie-eisen te hanteren voor specifieke typen pleziervaartuigen.



Met name voor snelvarende pleziervaartuigen, zoals motorjachten en waterscooters, bestaat twijfel over de toereikendheid van het huidige examen. Hoewel voor deze vaartuigen al een vaarbewijsplicht geldt, achten veel respondenten de theoretische toetsing niet voldoende om verantwoord gebruik te waarborgen. De hoge snelheid waarmee deze schepen zich kunnen verplaatsen, stelt eisen aan besluitvaardigheid, verkeersinzicht en manoeuvreervaardigheid – competenties die volgens veel stakeholders in de huidige toetsing onvoldoende aan bod komen. Ook voor grotere pleziervaartuigen, zoals motorboten en zeiljachten langer dan 15 meter, worden regelmatig aanvullende eisen voorgesteld. Deze schepen zijn fysiek groter, moeilijker te manoeuvreren en brengen bij onjuist handelen een groter risico op schade met zich mee. Beroepsschippers en handhavers pleiten daarom voor een meer gedifferentieerd systeem, waarin niet alleen de lengte van het vaartuig bepalend is, maar ook factoren als massa, snelheid en gebruikssituatie worden meegewogen.

7.5 Conclusie

De eerste deelvraag in dit onderzoek luidde of het huidige KVB nog voldoende is afgestemd op de veranderende praktijk op de Nederlandse binnenwateren. Uit het onderzoek blijkt dat het KVB in zijn huidige vorm slechts in beperkte mate aansluit op het actuele verkeersbeeld.

De tweede deelvraag ging in op de wens of noodzaak om voor meerdere categorieën pleziervaart een vaarbewijsplicht in te voeren, met als doel de verkeersveiligheid te vergroten. Uit de marktconsultatie blijkt dat er binnen zowel de beroepsvaart als de pleziervaart draagvlak bestaat voor uitbreiding van de vaarbewijsplicht. Met name de volgende categorieën worden vaak genoemd:

- Motorboten langer dan 7 meter (70% voorstander)
- Zeilschepen langer dan 7 meter (56% voorstander)
- Combinatie van beide categorieën (meerderheid voorstander)

Onder stakeholders is er minder draagvlak voor uitbreiding op basis van vaartuigcategorie. Zij pleiten eerder voor geografische differentiatie, bijvoorbeeld het verplicht stellen van het KVB op drukbevaren waterwegen of het scheiden van beroeps- en pleziervaart.

De derde deelvraag betrof de vraag of – en voor welke categorieën binnen de vaarbewijsplichtige pleziervaart – zwaardere kwalificatie-eisen noodzakelijk zouden zijn. Binnen zowel de beroepsvaart, pleziervaart als bij handhavende instanties en vaarwegbeheerders leeft het beeld dat het huidige KVB voor sommige vaartuigtypen onvoldoende garandeert dat schippers over de juiste kennis en vaardigheden beschikken. Met name voor snelvarende pleziervaartuigen, zoals motorjachten en waterscooters, bestaat twijfel over de toereikendheid van het huidige examen.

In dit onderzoek zijn diverse opties voor herziening van het KVB voorgelegd aan vaarweggebruikers en stakeholders, en is het draagvlak hiervoor onderzocht. Een logische vervolgstap zou zijn om te beoordelen of deze maatregelen daadwerkelijk kunnen bijdragen aan een hoger veiligheidsniveau op het binnenwater én proportioneel zijn.



Tabellen en Figuren

Figuur 1 – Totaal Tellingen passagepunten voor alle IVS-telpunten 2015-2024. Bron: RWS (2024).....	13
Figuur 2 - Profiel Respondenten	19
Figuur 3 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? (n=2.236)	20
Figuur 4 - Wat zou er aan de examinering van het KVB kunnen veranderen om de veiligheid op het water te vergroten? (n=2.236).....	20
Figuur 5 – In hoeverre draagt het KVB bij aan de veiligheid op het water?	21
Figuur 6 – Het KVB zou praktijkgericht moeten zijn.....	22
Figuur 7 – Het KVB moet voor meer categorieën schepen verplicht worden	22
Figuur 8 - Telpunten aantal passages bloktelpunt Enkhuizen	63
Figuur 9 - Telpunten Bloktelpunt Westerschelde West.....	63
Figuur 10 - Telpunten Sluistelpunt Robbengatsluis.....	63
Figuur 11 - Droge ladingvloot in Rijnsoeverstaten. CCNR (2024).....	64
Figuur 12 - Tankvloot in de Rijnsoeverstaten. CCNR (2024)	64
Tabel 1 - Deelresultaten klanttevredenheidsonderzoek CBR	9
Tabel 2 - overzicht gegeven van de vaarbewijsplicht en examen vereisten van de ons omringende landen Duitsland, België en Frankrijk	10
Tabel 3 - Nederlandse binnenvaartschepen naar laadvermogen.....	13
Tabel 4 – Ervaren drukte tijdens door pleziervaarders. Bron: Watersportonderzoek (2024).....	14
Tabel 5 - Totaal scheepsongevallen pleziervaart Nederlandse binnenwateren. Bron: RWS.....	15
Tabel 6 - Significante scheepsongevallen met pleziervaart per scheepstype. Bron: RWS	16
Tabel 7 - Niet-significante scheepsongevallen met pleziervaart per scheepstype.....	16
Tabel 8 - Aantal verzoeken van pleziervaart voor hulpverlening KNRM in gebieden met KVB-plicht 2013-2023	17
Tabel 9 - Draagvlak voor KVB-vernieuwingen onder gebruikers	23
Tabel 10 - Draagvlak voor KVB-vernieuwingen onder belangenorganisaties, handhaving/vaarwegbeheerders en opleiders	28
Tabel 11 – Overzicht van Beoefende Watersporten in Nederland (2013, 2021 en 2024) Bron: Watersportonderzoek (2024).....	36
Tabel 12 - Bezit en aanschafplannen watersportgoederen 2013 – 2024 (voor pleziervaart.) Bron: Watersportonderzoek (2024)	65
Tabel 13 - Vaarbewijsplicht Duitsland	71
Tabel 14 - Aanvullende vaarbevoegdheden voor varen op de Rijn in Duitsland.....	71
Tabel 15 Vaarbewijzen Frankrijk.....	73



Lijst van Afkortingen

Afkorting	Betekenis
ARA	Vaargebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
BVA	Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee
BVW	Binnenvaartwet
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (EU)
ES-QIN	European Standard for Qualifications in Inland Navigation
GPS	Global Positioning System
ICC	International Certificate of Competence
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IVS90	Informatiesysteem voor de binnenvaart, versie 1990
IVSNext	Volgende generatie van IVS90, met geautomatiseerde vaartuigregistratie
KVB	Klein Vaarbewijs
NAP	Normaal Amsterdams Peil
RPR	Rijnvaartpolitiereglement
RWS	Rijkswaterstaat
SRE	Scheepvaartreglement Eemsmonding
SRGM	Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas
SRKGT	Scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen
SRW	Scheepvaartreglement Westerschelde
SVW	Scheepvaartverkeerswet
VAMEX	Stichting voor examen en afgifte van vaarbewijzen (vervallen per 2020)



Annex I - Overzicht van beoefende watersporten in Nederland

Tabel 11 – Overzicht van Beoefende Watersporten in Nederland (2013, 2021 en 2024) Bron: Watersportonderzoek (2024)

Watersportvorm	Aantal watersporters *1) 2024	Percentage watersporters NL-bevolking 2024	Percentage watersporters NL-bevolking 2021	Percentage watersporters NL-bevolking 2013 *1)	Ontwikkeling 2021-2024
Kajuitmotorboot	345.000	2,4 %	3,6 %	5,3 %	*2)
Kajuitzeilboot	250.000	1,7 %			*2)
Sloep	1.320.000	9,3 %	8,6 %	5,1 %	Significante stijging
Open motorboot (anders dan sloep)	455.000	3,2 %	3,8 %	4,1 %	Significante daling
Open zeilboot	225.000	1,6 %	1,5 %	2,6 %	Stabiel
Speedboot/Jet ski	230.000	1,6 %	1,2 %	1,5 %	Significante stijging
Surfen (wind/kite/golf)	150.000	1,1 %	1,0 %	1,0 %	Stabiel
Roeien	270.000	1,9 %	1,4 %	1,9 %	Significante stijging
Kanoën/kajakken	655.000	4,6 %	4,2 %	3,3 %	Significante stijging
Waterskiën/wakeboarden	105.000	0,7 %	0,6 %	0,8 %	Stabiel
Duiken	200.000	1,4 %	0,7 %	1,1 %	Significante stijging
Suppen	785.000	5,5 %	4,1 %	X	Significante stijging
Sportvissen	730.000	5,2 %	3,0 %	X	Significante stijging *3)

*1) De resultaten m.b.t. 2013 zijn gebaseerd op het Watersportonderzoek van NBTC-NIPO Research; in dit onderzoek werden suppen en vissen (nog) niet meegenomen. Dit wordt aangegeven middels 'X' in de tabel.

*2) Bij varen/zeilen met kajuitboot is in 2021 niet en in 2024 wel onderscheid gemaakt naar type boot; hierdoor kan per type boot geen inzicht worden gegeven in de ontwikkeling tussen beide jaren.

*3) De hogere participatie aan vissen kan (deels) verklaard worden uit een andere benaming. In 2024 is de vorm omschreven als 'vissen (recreatief of sportvissen)'; in 2021 als 'sportvissen'.



Annex II – Examenprogramma bij het Examenreglement ten behoeve van de examens KVB I en KVB II

KVB I

Het examen KVB I omvat de volgende onderdelen:

A. De wettelijke bepalingen voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid van de vaart op die wateren

1. Scheepvaartverkeerswet (SVW)

SVW als basis voor de scheepvaartreglementen.

Het varen onder invloed van bepaalde stoffen (zoals alcohol), de ademtest en de ademanalyse. Het intrekken van het vaarbewijs en de ontzegging van de vaarbevoegdheid.

2. Binnenvaartwet (BVW)

Het belang van de BVW voor de recreatievaart.

3. Wetboek van Koophandel

Verplichting tot hulpverlening in gevaarsituaties en bij aanvaring en tot het verstrekken van gegevens bij aanvaring.

4. Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

Toepassingsgebied. Betekenis van enige uitdrukkingen. Verplichtingen van de schipper, de bemanning en andere personen die zich aan boord bevinden. Kentekens op schepen.

Lichten en dagtekens. Geluidsseinen en regels voor marifoon. Vaarregels. Regels voor het stilliggen.

Bijzondere bepalingen voor snelle motorboten en andere kleine schepen.

5. Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR)

Toepassingsgebied. Betekenis van enige uitdrukkingen. Verplichtingen van de schipper, de bemanning en andere personen die zich aan boord bevinden. Lichten, dagtekens, geluidsseinen en vaarregels, in het bijzonder voor zover afwijkend van het Binnenvaartpolitiereglement.

BPR-bepalingen die van toepassing zijn op RPR-gebied.

6. Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT), Scheepvaartreglement

Gemeenschappelijke Maas (SRGM), Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW), Internationale Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee (BVA) en Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE)

Toepassingsgebied

B. De behandeling van de voortstuwingswerktuigen; de veiligheidsmaatregelen

1. Enige basis motorkennis en de behandeling van de voortstuwingswerktuigen

Zorg te besteden aan de voortstuwingswerktuigen vóór, tijdens en ná het varen.

2. De veiligheidsmaatregelen

Maatregelen in acht te nemen ter voorkoming van brand en explosie.

Bekend zijn met de blusmethoden en te gebruiken blusstof bij brand in: vaste stoffen, brandbare vloeistoffen, flessengas en in onder elektrische spanning staande apparaten.

Plaatsing en gebruik van brandblusmiddelen.

Plaatsing en gebruik van reddingsmiddelen.

Plaatsing van radarreflectoren.

3. Milieu

Geluid.

Vuilwaterafvoer.



C. De waterwegen, de omstandigheden van het vaarwater; elementaire meteorologie

1. De waterwegen, de omstandigheden van het vaarwater

De op kanalen, rivieren en meren voorkomende bebakening, betonning en verlichting, alsmede de verkeerstekens langs of boven de vaarwateren.

Het NAP en andere vergelijkingsvlakken.

Diepten en brughogten, peilschalen en hoogteschalen.

Het gebruik van de waterkaarten, nautische boekwerken en wateralmanakken.

2. Elementaire meteorologie

Het ontvangen van weerberichten via de diverse beschikbare communicatiekanalen en het interpreteren van de verkregen informatie.

De schaal van Beaufort en de daarin gebruikte begrippen.

D. Het varen en manoeuvreren, de onder bijzondere omstandigheden te nemen maatregelen

1. Theoretische kennis van het varen en manoeuvreren

Schroef- en roerwerking.

Draaicirkel en ronddraaien in een beperkte ruimte.

Aankomen, afvaren, meren en ontmeren, afhankelijk van wind en/of stroom, met en zonder boegschroef.

Stopweg.

2. Bijzondere omstandigheden

Effect van varen in nauw en ondiep vaarwater (zuiging, oeverbeschadiging).

Ankeren.

Schutten in sluizen.

Manoeuvre 'man over boord'.

Slepen en gesleept worden.

Maatregelen te nemen na aan de grond lopen.

Beperkingen in manoeuvreerbaarheid van bepaalde categorieën van schepen, zoals zeilschepen, sleep- en duweenheden.

KVB II

Het examen KVB II omvat de volgende onderdelen:

E. De wettelijke bepalingen voor zover deze van belang zijn voor de veiligheid van de vaart op de ruime vaarwateren waarop vaarbewijs II wordt vereist

1. Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 (SRW)

Toepassingsgebied. Algemene begripsomschrijvingen.

Verantwoordelijkheid. Voorschriften betreffende uitwijken. Lichten en dagmerken. Geluid- en lichtseinen.

Bijzondere bepalingen voor het redegebied Vlissingen. Bepalingen voor kleine vaartuigen.

2. Scheepvaartreglement Eemshoofd (SRE) en Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee 1972 (BVA)

Toepassingsgebied SRE.

3. Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

Toepassingsgebied

De specifieke vaarregels die gelden met betrekking tot betonde vaargeulen en op ruim water (Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer en Oosterschelde).

4. Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT).

Toepassingsgebied

F. Navigatie

1. Meteorologie

Beginselen van de meteorologie. Benutten van weerberichten ten behoeve van een veilige vaart.

2. Nautische bescheiden



Het kunnen lezen en gebruiken van officiële zeekaarten voor de Nederlandse kust- en binnenwateren en de daarop betrekking hebbende publicaties uitgegeven door de Dienst der Hydrografie van het Ministerie van Defensie (Koninklijke Marine).

3. Koers- en plaatsbepaling

Betonningssysteem IALA-A en Signi gebruikt op de ruime binnenwateren.

Lichten aan de wal.

Gebruik van het kompas bij koersen en peilingen.

Invloed van aard- en scheepsmagnetisme op de aanwijzing van het magnetische kompas en de daaruit voortvloeiende correcties bij koersen en peilingen.

Herleiding van een koers, mede in verband met de invloed van wind en/of stroom.

Merkttekens ten behoeve van het bepalen van de positie.

Horizontale en verticale getijbeweging en het benutten daarvan voor de navigatie.

Het kunnen bepalen van een geografische (gis) positie met behulp van gegevens als koers, vaart, invloed wind en/of stroom of kompaspeilingen van kenbare punten aan de wal.

Enige kennis van de werking, mogelijkheden, gebruik en de beperkingen van het Global Positioning System (GPS).



Annex III - Klein Vaarbewijs 2024 – Rapport Ipsos I&O



Klein Vaarbewijs 2024

Rapport Ipsos I&O



www.ipsos-publiek.nl



Colofon

Uitgave

Ipsos I&O
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2024/concept

Datum

oktober 2025

Opdrachtgever

Nestra B.V.

Auteurs

Nicole Nibbering
Bram Wolf

Copyright

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
3	Veiligheid en kennis	8
4	Klein Vaarbewijs	10
5	Bijlagen	18



1 Samenvatting

Steun voor aanpassing examinering Klein Vaarbewijs om veiligheid te verbeteren

Er is een brede consensus onder schippers dat een verandering aan de examinering voor het KVB, de veiligheid op het water vergroot. Zowel onder pleziervaarders (89%), als onder beroepsvaarders (90%) is er een ruime meerderheid voor aanpassingen. Eén op de tien schippers vindt de huidige examinering voor het Klein Vaarbewijs (KVB) voldoende. Zowel het KVB zelf als de wijze van examineren, is volgens 41 procent van de schippers niet goed afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren. Het KVB bereidt volgens 52 procent van de schippers onvoldoende voor op het varen op schepen waarvoor het vereist is.

Meer praktijk in het examen KVB

Van alle schippers is 71 procent van mening dat het examen KVB praktijkgericht moet zijn. Schippers noemen meer inzichtvragen in het theorie-examen en het invoeren van een praktijkexamen het meest als verbetering. Beroepsvaarders zien het meest in een praktijkexamen (72%), onder pleziervaarders is het toevoegen van inzichtvragen aan het theorie-examen (54%) favoriet.

Laagdrempelig op gespannen voet met veiligheid

Een belangrijke voorwaarde (54%) voor het aanpassen van het examen KVB is dat het laagdrempelig blijft, zodat het veilig blijft op het water. Pleziervaarders zijn het hier vaker (helemaal) mee eens (57%) dan beroepsvaarders (36%). Daarnaast vinden vier op de tien beroepsvaarders (40%) vinden dat het huidige KVB onvoldoende bijdraagt aan de veiligheid op het water.

Voorstander voor aanpassing van regels op basis van vaartuig

Voor al beroepsvaarders zijn van mening dat iedereen die vaart, moet beschikken over een vaarbewijs. Zij trekken een parallel met het verplichte rijbewijsbezit voor automobilisten. Zowel beroeps- als pleziervaarders zijn voorstander voor het aanscherpen van de regels voor een verplicht KVB. Een meerderheid ziet iets in het verplichten van een KVB voor motor- en zeilboten vanaf 7 meter. Zo zegt 71 procent het een goed idee te vinden de scheepslengte waarvoor een KVB noodzakelijk is aan te passen naar 7 tot 25 meter (nu 15 tot 25 meter). Ook vindt 63 procent het een goed idee als een KVB verplicht wordt voor schepen kleiner dan 15 meter en die sneller gaan dan 13 kilometer per uur (nu 20 kilometer per uur). Voor beide aanpassingen geldt dat beroepsvaarders het vaker een goed idee vinden dan pleziervaarders.

Aanpassing van regels wordt geaccepteerd door meerderheid van pleziervaarders

Een deel van de pleziervaarders vaart nu op een schip waarvoor geen KVB verplicht is. Wanneer het KVB I of II wel verplicht zou worden voor het type schip dat ze hebben, is tweederde (67%) bereid een KVB te halen. Drie op de tien (29%) zou geen KVB halen.

Groot verschil tussen ik en de ander

Het merendeel van de schippers (83%) vindt dat zij voldoende kennis hebben over de regels in het vaarbeeld. Tegelijkertijd vindt een zelfde aandeel (82%) dat andere schippers



onvoldoende kennis van de regels hebben. Eenzelfde beeld is zichtbaar bij het veiligheidsgevoel. Van de schippers voelt 81 procent zich veilig op het water en leidt juist het gedrag van andere schippers tot onveilige situaties (61%).



2 Inleiding

Naar aanleiding van het tweeminutendebat Maritieme Zaken van 28 september 2023, heeft Minister Harbers de Tweede Kamer toegezegd deze uitgebreid te informeren over de inzet op het gebied van nautische veiligheid voor de Nederlandse recreatievaart. Toenemende drukte is zichtbaar op de Rijkswaarwegen. Er is een toename van het aantal ongevallen, ook bij de recreatievaart. Veel van deze ongevallen zijn eenzijdige ongevallen, zonder één specifieke oorzaak of type ongeval. In het kader hiervan past een onderzoek naar de effectiviteit en werkbaarheid van het huidige theoretische Klein Vaarbewijs I en II (KVB). Conform de Binnenvaartwet is een KVB verplicht voor schepen tussen de 15 en 25 meter, schepen korter dan 20 meter die sneller dan 20 km/uur varen en bepaalde bedrijfsmatig gebruikte schepen tussen de 15 en 20 meter.

In het Binnenvaartbesluit staan onder meer de exameneisen voor een KVB en om welke categorie schepen het gaat.

De examinering van het KVB is theoretisch en wordt uitgevoerd door het CBR. Het CBR heeft een bredere wens om het KVB naar de hedendaagse standaard te brengen.

Dit onderzoek richt zich op de perceptie van schippers op de veiligheidsaspecten van het KVB en hoe deze verbeterd zouden kunnen worden. Op de volgende pagina is het profiel van de respondenten van dit onderzoek opgenomen.

Onderzoeksopzet

Het veldwerk liep van maandag 5 augustus 2024 tot en met maandag 9 september 2024.

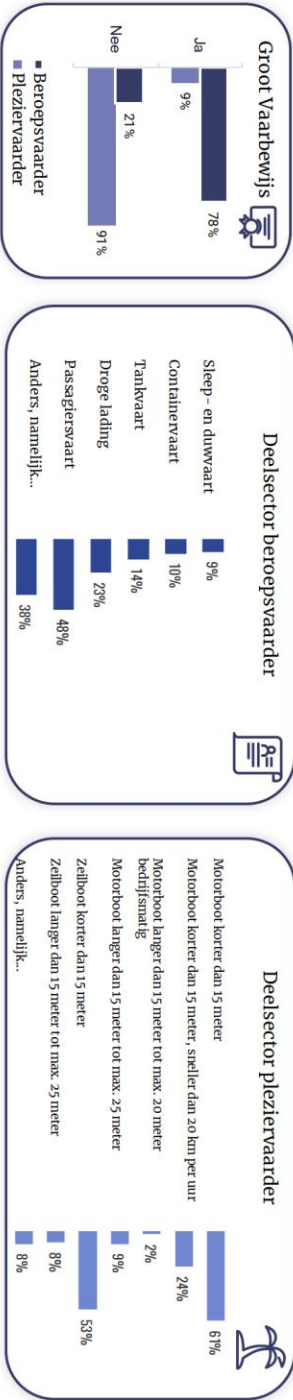
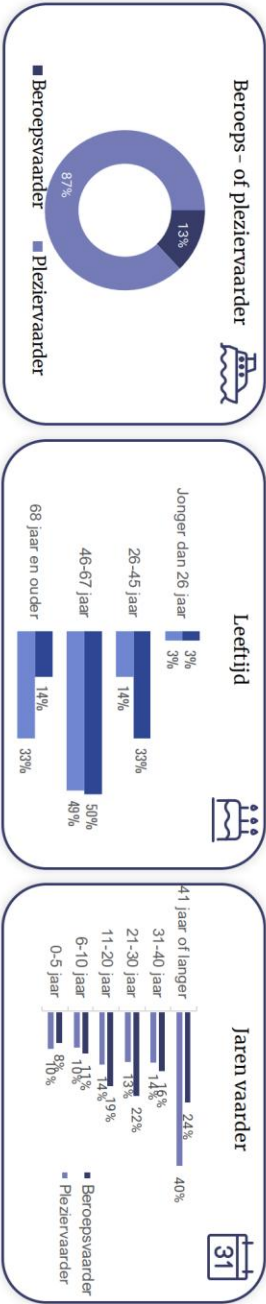
Het onderzoek is uitgevoerd in het I&O Research Panel, daarnaast is er een open link gedeeld in verschillende netwerken van schippers.

In totaal deden 2.236 respondenten mee aan dit onderzoek; waarvan 296 beroepsvaarders en 1.967 pleziervaarders.

Omwille van de leesbaarheid van de figuren in dit onderzoek, worden percentages <5% niet getoond.



Profiel respondenten





3 Veiligheid en kennis

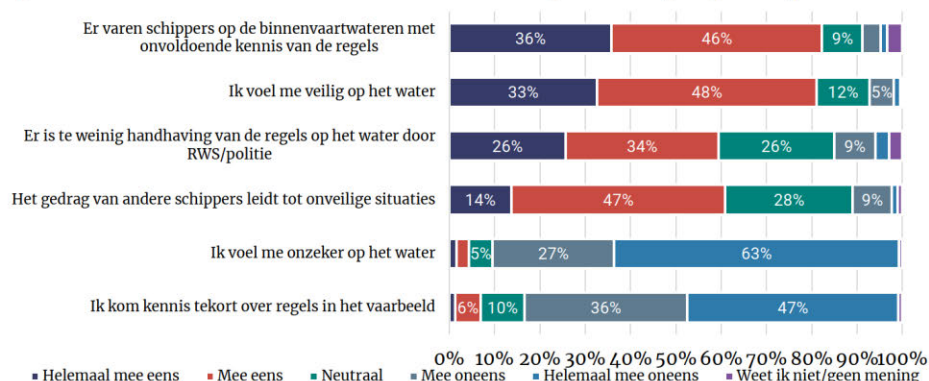
In dit hoofdstuk Veiligheid en kennis bespreken we de veiligheid op de binnenvaartwateren en de kennis van de regels. We maken hier onderscheid tussen beroepsvaarders en pleziervaarders.

Het merendeel van de schippers voelt zich veilig op het water (81%), ten opzichte van zes procent van de schippers die zich niet veilig voelen (Figuur 3.1). Onveilige situaties doen zich volgens 61 procent van de schippers vooral voor door het gedrag van andere schippers. Ook vinden acht op de tien schippers (82%) dat (andere) schippers onvoldoende kennis van de regels hebben. Zelf vindt maar zeven procent van de schippers dat ze te weinig kennis van de regels hebben. Een meerderheid (60%) vindt dat er te weinig handhaving is op de regels.

Er zit dus een discrepantie tussen hoe schippers hun eigen gedrag inschatten (veilig, zeker en met voldoende kennis) en hoe zij het vaargedrag van andere schippers ervaren.

Ook bij de open toelichting van hun antwoorden gaat het vooral om het gedrag van andere schippers. Pleziervaarders benadrukken dat huurders van boten vaak onvoldoende kennis van de vaarregels hebben en ervaring met het besturen van een boot ontbreekt. Beroepsvaarders noemen pleziervaarders in het algemeen en zeggen dat zij vaak de vaarregels niet kennen en onvoldoende ervaring hebben met het besturen van boten. Dit leidt vervolgens tot onveilige situaties, vooral op drukke wateren (Figuur 3.1).

Figuur 3.1 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? (n=2.236)



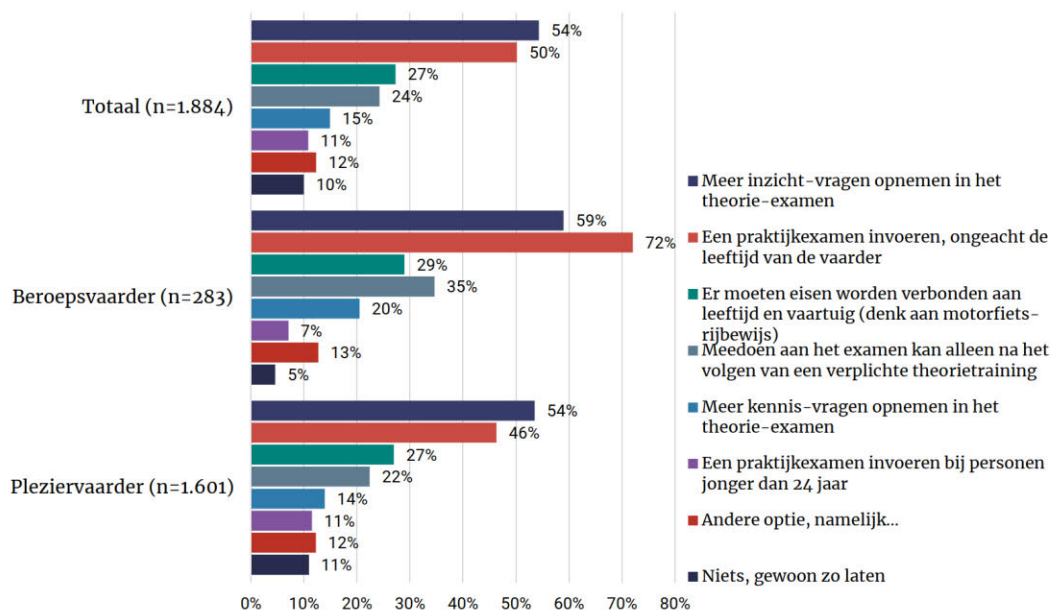
In de bijlage staan nog enkele figuren toegevoegd waarin iedere uitgevraagde stelling in deze bovenstaande figuur wordt getoond.



Slechts een kleine groep schippers zegt dat de examinering van het Klein Vaarbewijs gewoon zo kan blijven zoals het nu is. Dit geldt voor vijf procent van de beroepsvaarders en 11 procent van de pleziervaarders. De meeste schippers zijn het er dus over eens dat er iets moet veranderen aan de examinering (Figuur 3.2).

De meest populaire voorgestelde veranderingen aan de examinering van het Klein Vaarbewijs, zijn het opnemen van meer inzicht-vragen in het theorie-examen (54%) en het invoeren van een praktijkexamen, ongeacht de leeftijd van de vaarder (50%). Met name beroepsvaarders zijn vaak voorstander van het invoeren van een praktijkexamen (72%).

Figuur 3.2 - Wat zou er aan de examinering van het Klein Vaarbewijs kunnen veranderen om de veiligheid op het water te vergroten? (n=2.236)



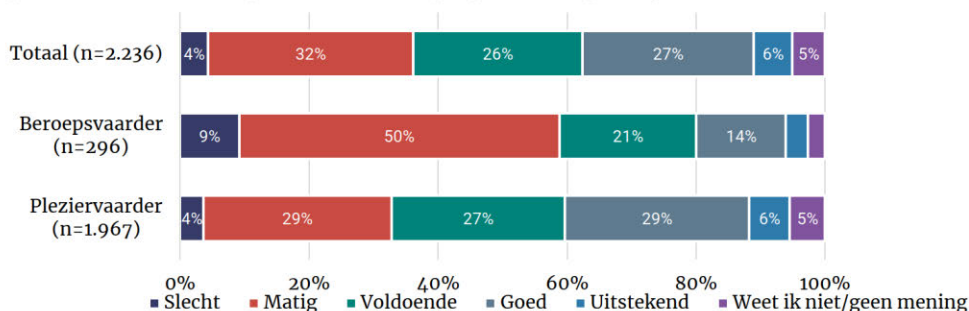


4 Klein Vaarbewijs

In het hoofdstuk Klein Vaarbewijs bespreken we hoe schippers aankijken tegen het huidige vaarbewijs en of/hoe dit kan worden verbeterd. Zijn er bijvoorbeeld bepaalde zaken waardoor de veiligheid op het water wordt verbeterd?

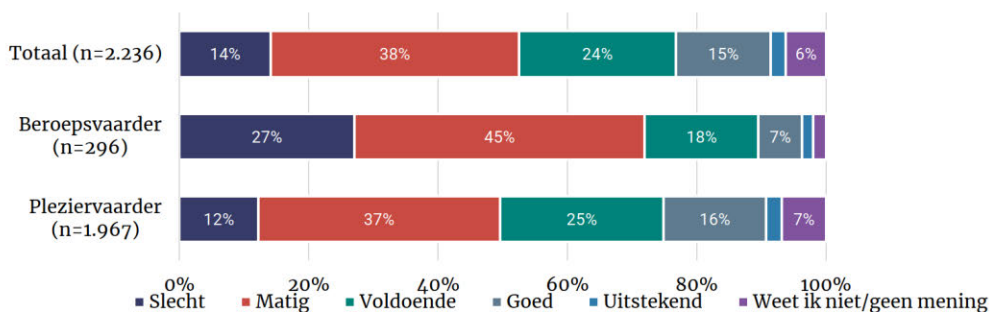
Volgens zes op de tien schippers (59%) in dit onderzoek draagt het Klein Vaarbewijs bij aan de veiligheid op het water. Er is een duidelijk verschil te zien tussen pleziervaarders en beroepsvaarders. Van de pleziervaarders vinden één op de drie schippers (33%) dat het KVB slecht tot matig bijdraagt aan de veiligheid op het water, terwijl dit aandeel onder beroepsvaarders veel hoger ligt (59%, Figuur 4.1).

Figuur 4.1 - In hoeverre draagt het Klein Vaarbewijs bij aan de veiligheid op het water?



Hoewel het KVB bijdraagt aan de veiligheid, vindt de meerderheid (72%) van de beroepsvaarders het KVB geen goede voorbereiding voor mensen om te varen op schepen waar het vaarbewijs voor vereist is. Slechts een kwart (27%) vindt dat het KVB een voldoende tot uitstekende voorbereiding is. Pleziervaarders zijn hier positiever over: onder hen is 43 procent van mening dat het KVB mensen voldoende tot uitstekend voorbereid op het varen op schepen. Zowel onder beroepsvaarders als pleziervaarders is er een aanzienlijke groep van mening dat het KVB niet genoeg voorbereiding biedt om schippers te laten varen op de schepen waar het vaarbewijs voor bedoeld is (beroepsvaart: 72%, pleziervaart: 49%) (Figuur 4.2).

Figuur 4.2 - In hoeverre bereidt het Klein Vaarbewijs mensen voor om te varen op schepen waar het vaarbewijs voor vereist is?

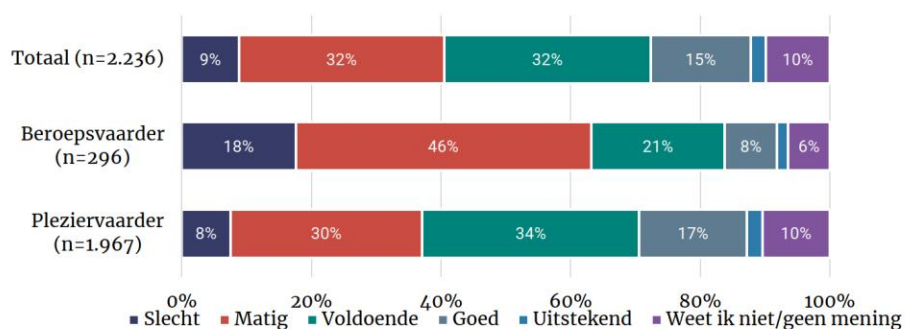




Ook over de vraag of het KVB is afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren, zijn beroepsvaarders kritischer dan pleziervaarders. 10 procent van de beroepsvaarders vindt dat het KVB goed of uitstekend is afgestemd op de Nederlandse wateren, ten opzichte van 19 procent van de pleziervaarders. Ook vindt een derde van de pleziervaarders (34%) het voldoende, maar is dat bij de beroepsvaarders maar bij een vijfde het geval (21%) (Figuur 4.3).

Gevraagd naar een toelichting op het gegeven antwoord benadrukken beroepsvaarders vaak dat het KVB onvoldoende praktijkervaring vereist. Ze zien veel pleziervaarders die de theorie wel kennen, maar in de praktijk niet weten hoe ze moeten handelen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, vooral op drukke vaarwateren. Net als beroepsvaarders vinden pleziervaarders dat het KVB te weinig aandacht besteedt aan de praktijk. Ze pleiten voor een praktijkexamen, zodat mensen kunnen laten zien dat ze daadwerkelijk kunnen varen met een boot.

Figuur 4.3 - In hoeverre is het Klein Vaarbewijs afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren?

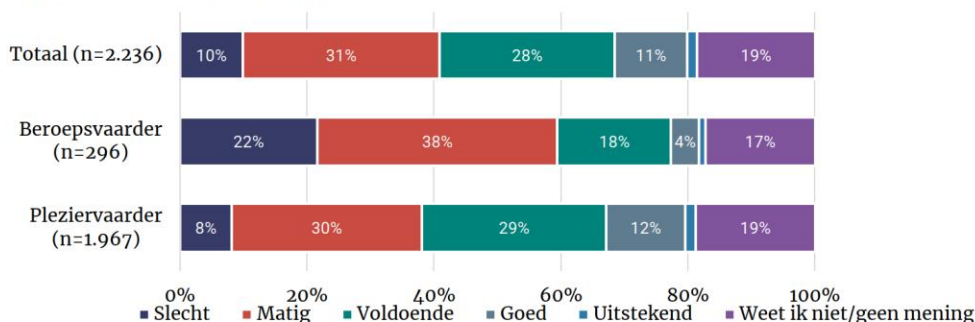




Er is weinig verschil tussen de perceptie van schippers over hoe het KVB is afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren (Figuur 4.3) en hun perceptie over of de manier van examineren voldoende is afgestemd op de situatie (Figuur 4.4). Beroepsvaarders vinden ook wat de manier van examineren betreft dat dit onvoldoende is afgestemd (60%) tegenover 38 procent van de pleziervaarders die dit vindt. Wederom zien we dus dat een meerderheid van de beroepsvaarders niet tevreden is over een aspect van het KVB op de huidige situatie in de Nederlandse wateren. Er is ook een grote groep pleziervaarders die niet tevreden is over deze afstemming (Figuur 4.4).

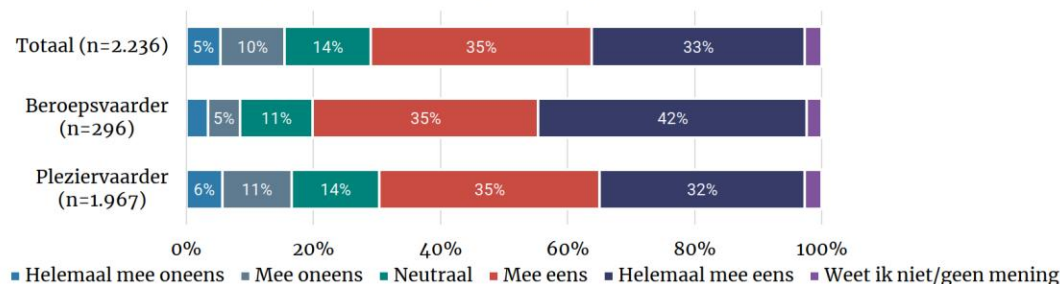
Als toelichting op hun gegeven antwoord, geven pleziervaarders vaak aan dat er geen praktijk-onderdeel is in het examen voor het Klein Vaarbewijs. Ze vinden dat, net zoals bij het rijbewijs, er een praktijktoets moet zijn om te beoordelen of iemand daadwerkelijk een boot kan besturen. Ook binnenvaartschippers vinden dat het gebrek aan een praktijktoets een groot probleem is. Ze zien in de praktijk dat veel recreatievaarders met een KVB niet goed kunnen varen en gevaarlijke situaties veroorzaken.

Figuur 4.4 - In hoeverre is de manier van examineren voor het Klein Vaarbewijs afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse wateren?



Onder zowel beroepsvaarders, als pleziervaarders is er draagvlak voor het verplichten van het KVB voor meer categorieën schepen (Figuur 4.5). Driekwart van de beroepsvaarders (77%) en twee derde van de pleziervaarders (67%) is voor een verplichting van het KVB voor meer categorieën schepen.

Figuur 4.5 - Het Klein Vaarbewijs moet voor meer categorieën schepen verplicht worden

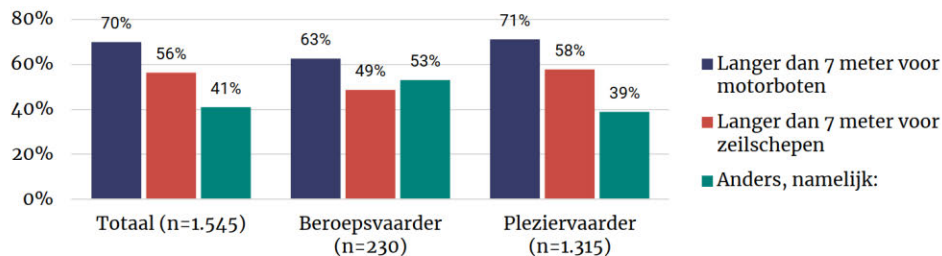




Beroepsvaarders en pleziervaarders zijn voorstander van het uitbreiden van het KVB voor meer categorieën schepen. Er is draagvlak voor het verplichten van het KVB voor motorboten langer dan 7 meter (70%) en voor zeilschepen die langer zijn dan 7 meter (56%) (Figuur 4.6).

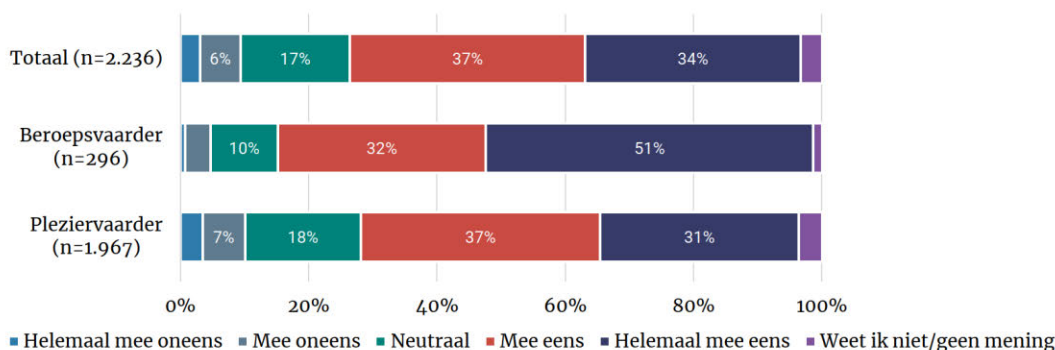
De meeste schippers die de 'anders, namelijk' -optie hebben aangevinkt, zeggen dat het voor beide categorieën schepen verplicht zou moeten worden.

Figuur 4.6 - U geeft aan dat het Klein Vaarbewijs voor meer categorieën schepen verplicht moet worden. Voor welke categorieën geldt dat?



Volgens zeven op de tien (71%) schippers zou het Klein Vaarbewijs praktijkgericht moeten zijn. Onder de beroepsvaarders vindt acht op de tien (83%) dat het Klein Vaarbewijs praktijkgericht zou moeten zijn. Onder pleziervaarders is dat zeven op de tien (68%) (Figuur 4.7).

Figuur 4.7 - Het Klein Vaarbewijs zou praktijkgericht moeten zijn

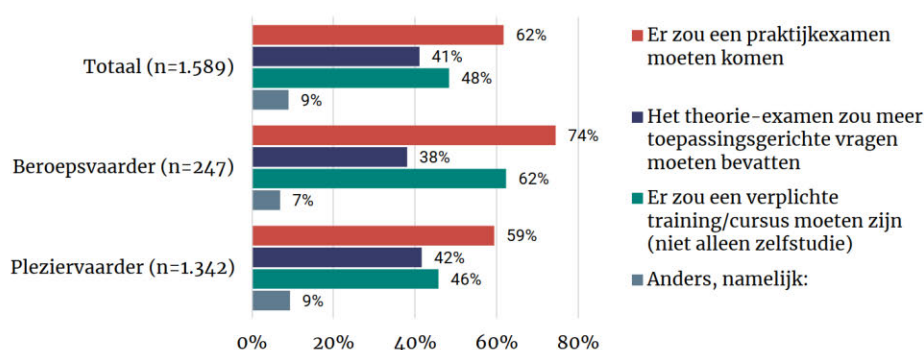




Schippers zijn over het algemeen het meest voorstander van het toevoegen van een praktijkexamen om het Klein Vaarbewijs praktijkgericht te maken. Driekwart van de beroepsvaarders (74%) en zes op de tien pleziervaarders (59%) kunnen zich hier in vinden (Figuur 4.8).

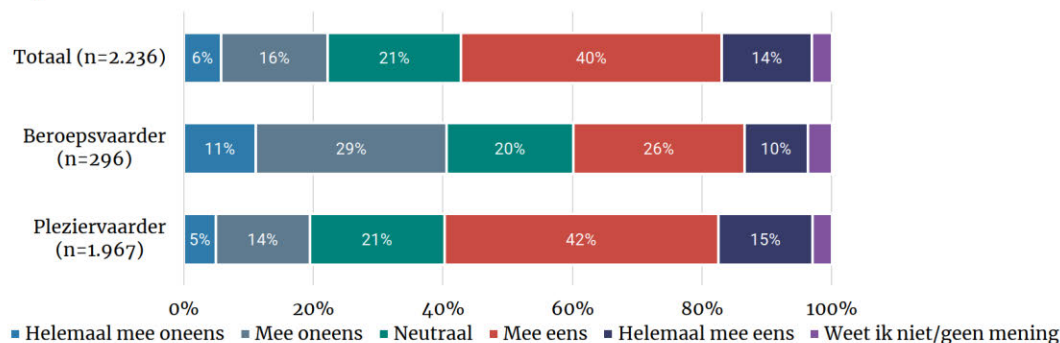
Daarnaast zijn vier op de tien beroepsvaarders (38%) én pleziervaarders (42%) voorstander van het toevoegen van meer toepassingsgerichte vragen in het theorie-examen. Ook is er draagvlak voor het verplichten van een training/cursus om het Klein Vaarbewijs te behalen en dat zelfstudie alleen dus niet meer voldoende is: hier is 62 procent van beroepsvaarders het mee eens en 46 procent van pleziervaarders.

Figuur 4.8 - U zegt dat het Klein Vaarbewijs praktijkgericht moet zijn. Op welke manier ziet u dat voor zich?



Een meerderheid van de schippers is het eens met de stelling: 'Het is goed dat het Klein Vaarbewijs-examen laagdrempelig is, zodat het op het water veiliger wordt.' Zes op de tien pleziervaarders (57%) zijn het (helemaal) eens met deze stelling, tegenover 36 procent van de beroepsvaarders (Figuur 4.9). Het lijkt erop dat de genoemde punten om het examen aan te scherpen worden gezien als laagdrempelig. Zo wil een meerderheid van de pleziervaarders een praktijkexamen (59%) (Figuur 4.9).

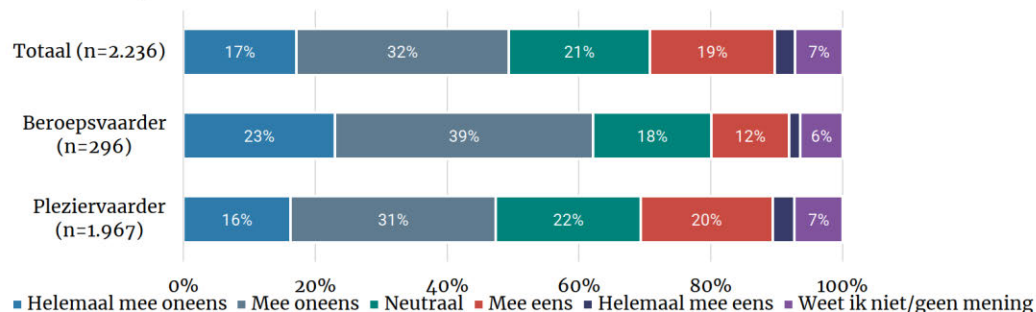
Figuur 4.9 - Het is goed dat het Klein Vaarbewijs-examen laagdrempelig is, zodat het op het water veiliger wordt





Het Klein Vaarbewijs is onvoldoende toereikend voor de snelheid van snel varende recreatievaartuigen, vindt het merendeel van de schippers. 62 procent van de beroepsvaarders is het (helemaal) oneens met de stelling dat het Klein Vaarbewijs voldoende toereikend voor de snelheid van snel varende recreatievaartuigen tegenover 47 procent van de pleziervaarders (Figuur 4.10).

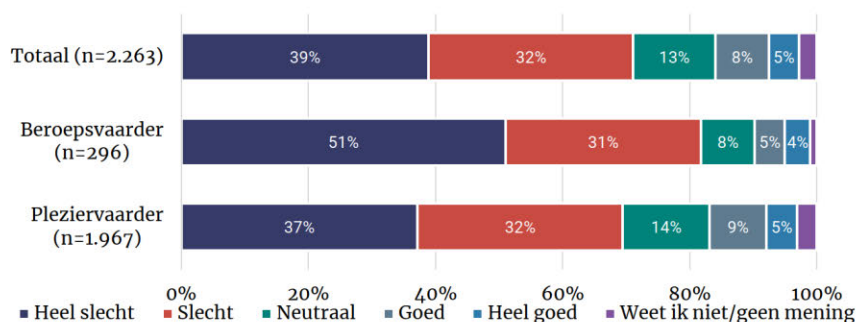
Figuur 4.10 - Het Klein Vaarbewijs is voldoende toereikend voor de snelheid van snel varende recreatievaartuigen



Er is veel draagvlak voor het verplichten van het KVB voor kortere schepen. Op de vraag wat schippers vinden van het aanpassen van de verplichting van het Klein Vaarbewijs voor schepen tussen 7 en 25 meter, zegt zeven op de tien dat een (heel) goed idee te vinden (71%). Beroepsvaarders (82%) vinden dit vaker een goed idee dan pleziervaarders (69%) (Figuur 4.11).

In hun toelichting geven pleziervaarders aan dat ze een ondergrens van 7 meter voor de vaarbewijsplicht te kort vinden. Al is men zich er wel van bewust dat schepen van die lengte al behoorlijk groot zijn en dat schippers van zulke schepen voldoende kennis van de vaarregels moeten hebben. Veel pleziervaarders pleiten voor een hogere ondergrens, bijvoorbeeld 10 meter. Voor beroepsvaarders ligt het net wat anders. Die zeggen: iedereen die een boot bestuurt zou een vaarbewijs moeten hebben. Ze zien in de praktijk dat veel pleziervaarders met een Klein Vaarbewijs niet goed kunnen varen en gevaarlijke situaties veroorzaken.

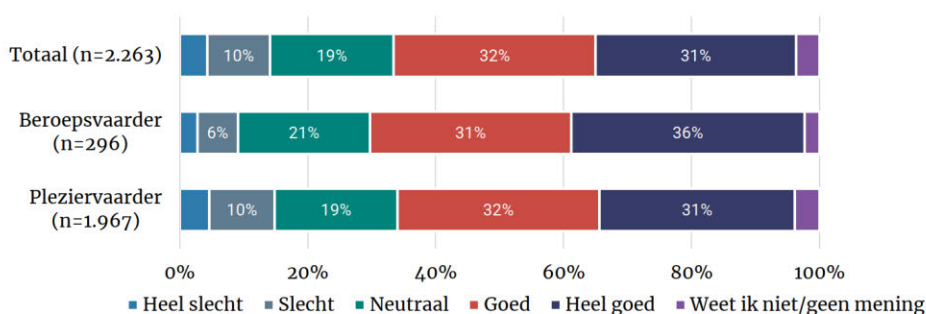
Figuur 4.11 - Momenteel is het Klein Vaarbewijs I en/of II (niet bedrijfsmatig) verplicht bij schepen tussen 15 en 25 meter. Stel dat dit aangepast zou worden naar schepen tussen 7 meter tot 25 meter, wat vindt u daarvan?





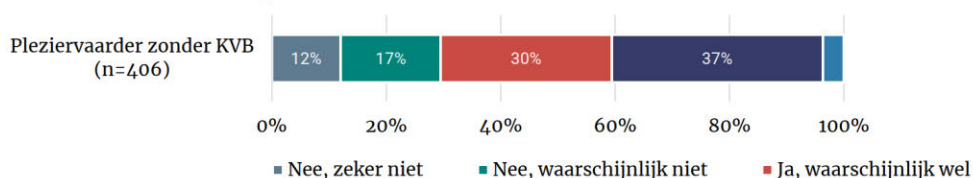
Voor het verplichten van het Klein Vaarbewijs voor schepen met een lagere maximale snelheid is, net als voor een verplichting van het Klein Vaarbewijs voor kortere schepen, een groot draagvlak: 63 procent van de schippers vindt dit een (heel) goed idee. Zowel onder beroepsvaarders (67%), als onder pleziervaarders (63%) is er een vergelijkbaar aandeel schippers dat dit (heel) goed vindt (Figuur 4.12). Beroepsvaarders die het hier niet mee eens zijn, noemen met name dat een snelheidsgrens van 13 km/u te laag is om een vaarbewijs te vereisen. Ze geven aan dat veel recreatievaartuigen, waaronder zeilboten, deze snelheid al gemakkelijk halen en dat het geen gevaarlijke snelheid is.

Figuur 4.12 - Momenteel is het Klein Vaarbewijs I en/of II (niet bedrijfsmatig) verplicht bij schepen kleiner dan 15 meter als ze meer dan 20 km/u kunnen varen. Stel dat dit aangepast zou worden naar schepen die sneller dan 13 km per uur door het water kunnen varen, wat vindt u daarvan?



Er is verdeeldheid onder pleziervaarders over de bereidheid om een Klein Vaarbewijs te halen als dat verplicht zou worden. Bijna 4 op de 10 pleziervaarders (37%) zeggen zeker bereid te zijn om diens Klein Vaarbewijs te halen als het verplicht wordt voor het type schip dat zij varen. Tegelijkertijd zeggen 3 op de 10 pleziervaarders (29%) dat zij waarschijnlijk/zeker niet bereid zijn om het Klein Vaarbewijs te halen als dat verplicht wordt voor hun type schip (Figuur 4.13).

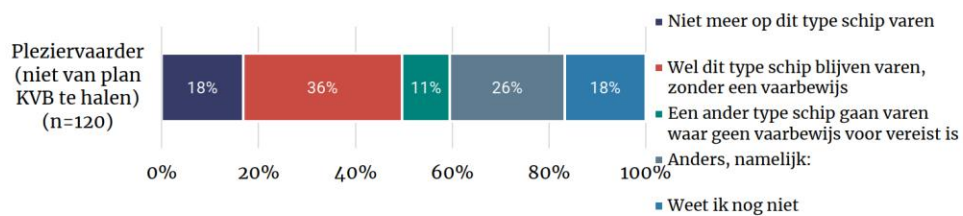
Figuur 4.13 - Stel dat het Klein Vaarbewijs I en/of II verplicht wordt voor uw type schip. Bent u dan bereid om uw Klein Vaarbewijs I en/of II te halen?





Van de pleziervaarders die aangeven (waarschijnlijk) niet een Klein Vaarbewijs te halen als dat verplicht wordt voor hun type schip, zegt een derde (36%) gewoon te blijven varen zonder een vaarbewijs. Daarnaast zegt een vijfde van de pleziervaarders (18%) niet meer (op dit type schip) te zullen varen of een ander type schip te gaan varen waar geen vaarbewijs voor vereist is (11%). Tot slot zegt een vijfde (18%) nog niet te weten wat ze zullen doen in zo'n geval (Figuur 4.14).

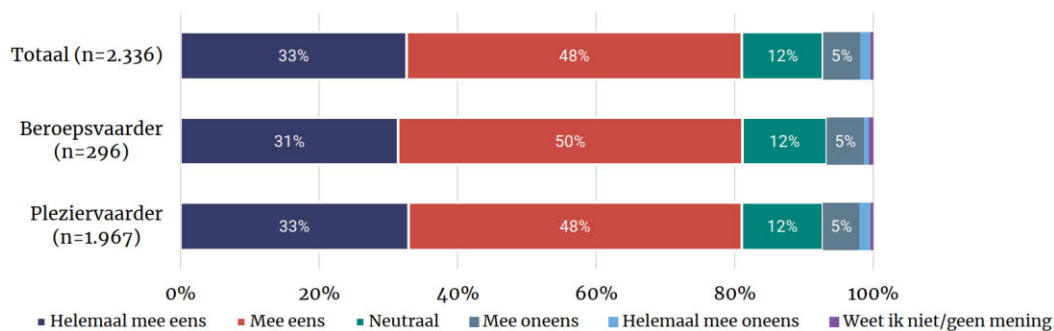
Figuur 4.14 - U heeft aangegeven (waarschijnlijk) geen Klein Vaarbewijs I en/of II te gaan behalen als dat verplicht wordt voor uw type schip/boot. Wat zou u in dit geval doen?



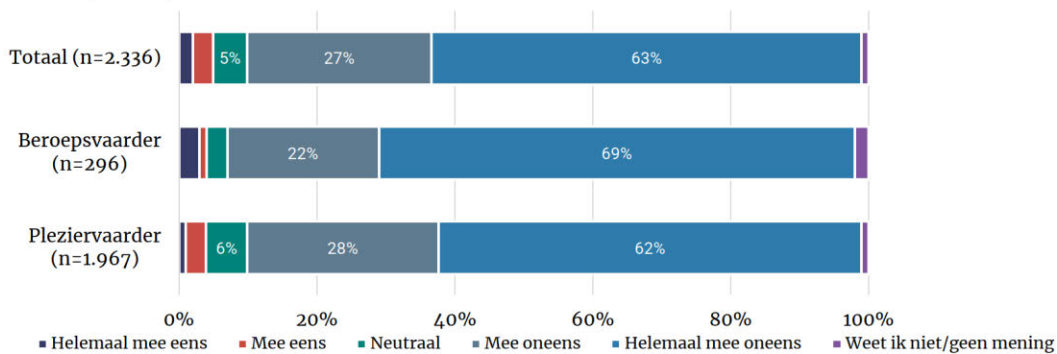


5 Bijlagen

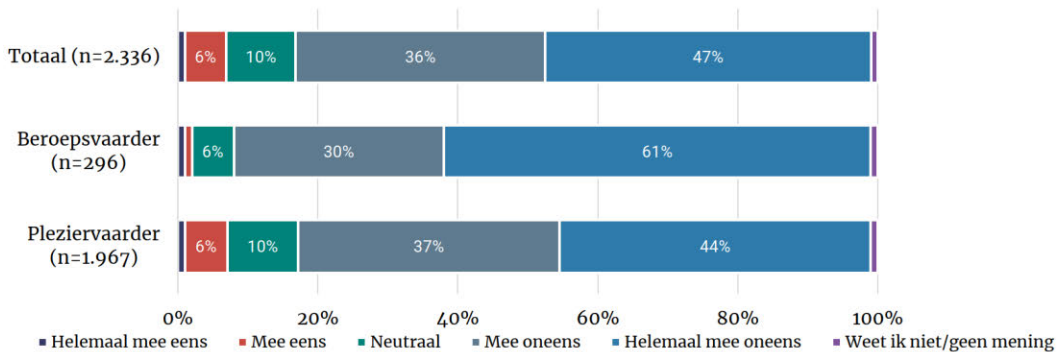
Figuur 5.1 – Ik voel me veilig op het water (n=2.263)



Figuur 5.2 – Ik voel me onzeker op het water en weet niet hoe ik moet handelen bij onverwachte situaties (n=2.263)

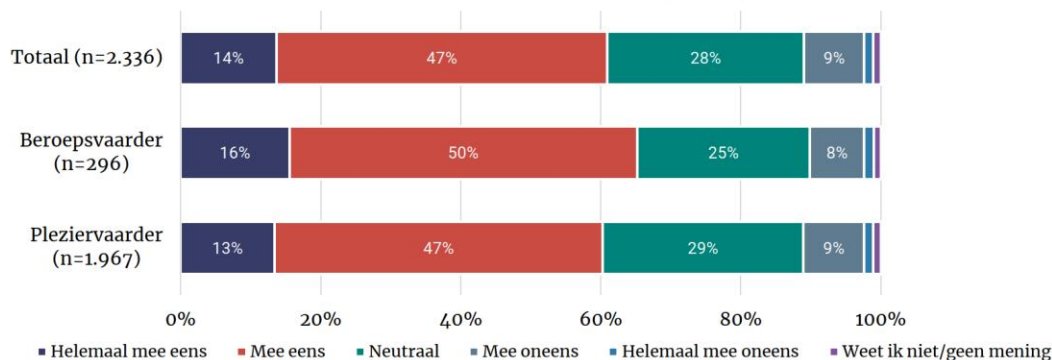


Figuur 5.3 – Ik kom kennis tekort over regels in het vaarbeeld (n=2.263)

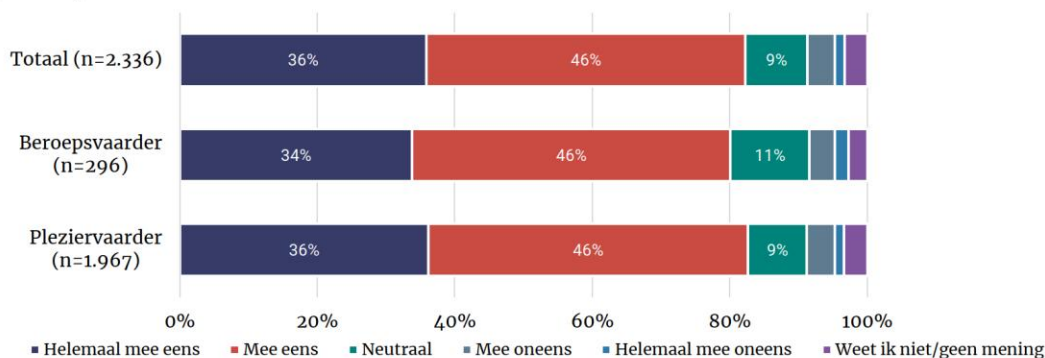




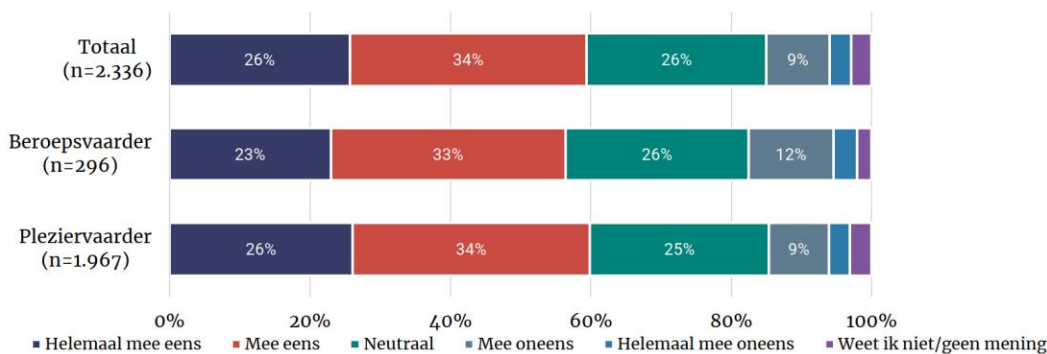
Figuur 5.4 – Het gedrag van andere schippers leidt tot onveilige situaties (n=2.263)



Figuur 5.5 – Er varen schippers op de binnenvaartwateren met onvoldoende kennis van de regels (n=2.263)

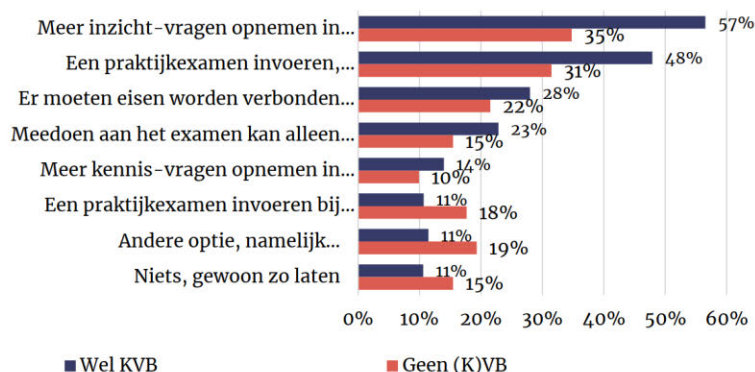


Figuur 5.6 – Er is te weinig handhaving van de regels op het water door RWS/politie

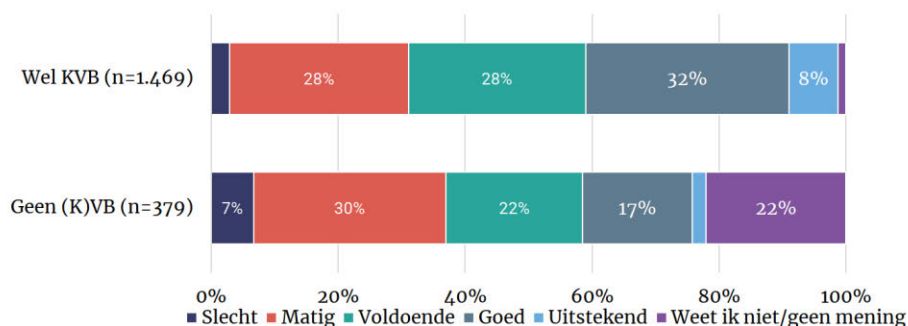




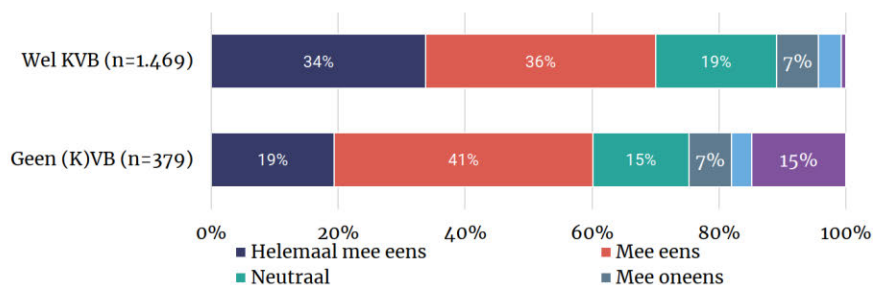
Figuur 5.7 - Wat zou er aan de examinering van het Klein Vaarbewijs kunnen veranderen om de veiligheid op het water te vergroten? (n=1.608)



Figuur 5.8 - In hoeverre draagt het Klein Vaarbewijs bij aan de veiligheid op het water?

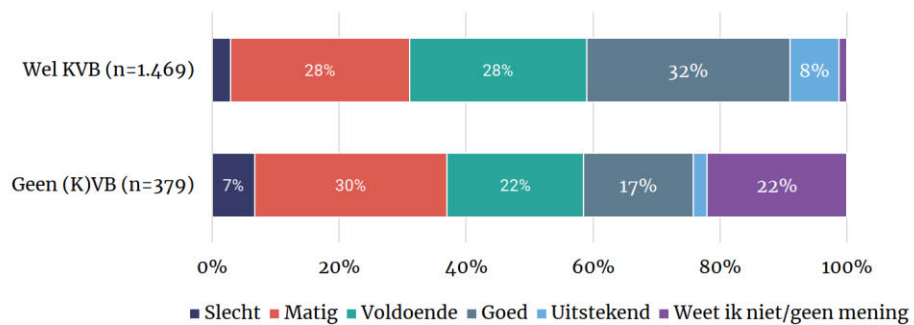


Figuur 5.9 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? Het Klein Vaarbewijs zou praktijkgerichter moeten zijn





Figuur 5.10 - In hoeverre draagt het Klein Vaarbewijs bij aan de veiligheid op het water?





Contactgegevens

Ipsos I&O Enschede
Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
053 – 200 52 00
KVK-nummer 08198802
info@ioresearch.nl
www.ioresearch.nl

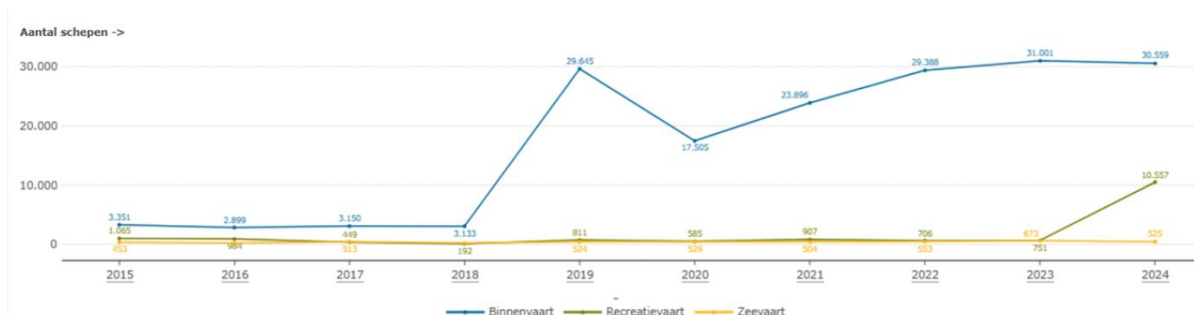
Ipsos I&O Amsterdam
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020 – 308 48 00
info@ioresearch.nl
www.ioresearch.nl



Annex IV - Achtergrondinformatie bij verkeersbeeld Nederlandse waterwegen

Inzicht in de verschillen van een aantal IVSNext telpunten

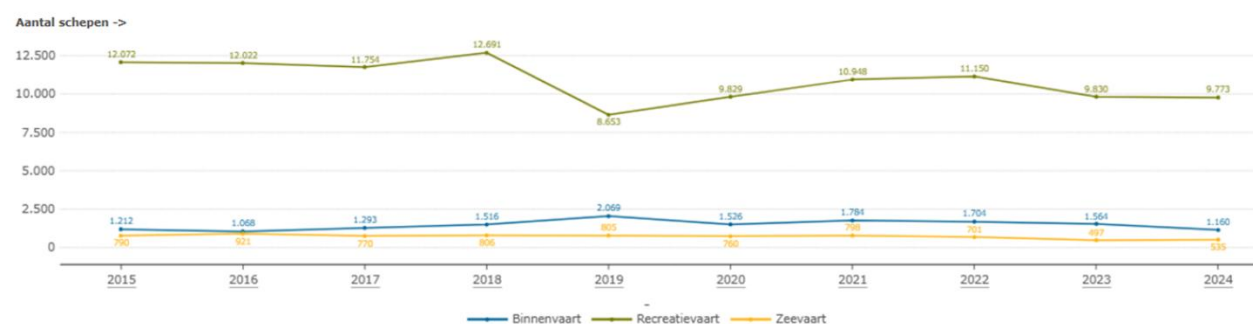
Figuur 8 - Telpunten aantal passages bloktelpunt Enkhuizen



Figuur 9 - Telpunten Bloktelpunt Westerschelde West



Figuur 10 - Telpunten Sluistelpunt Robbengatsluis

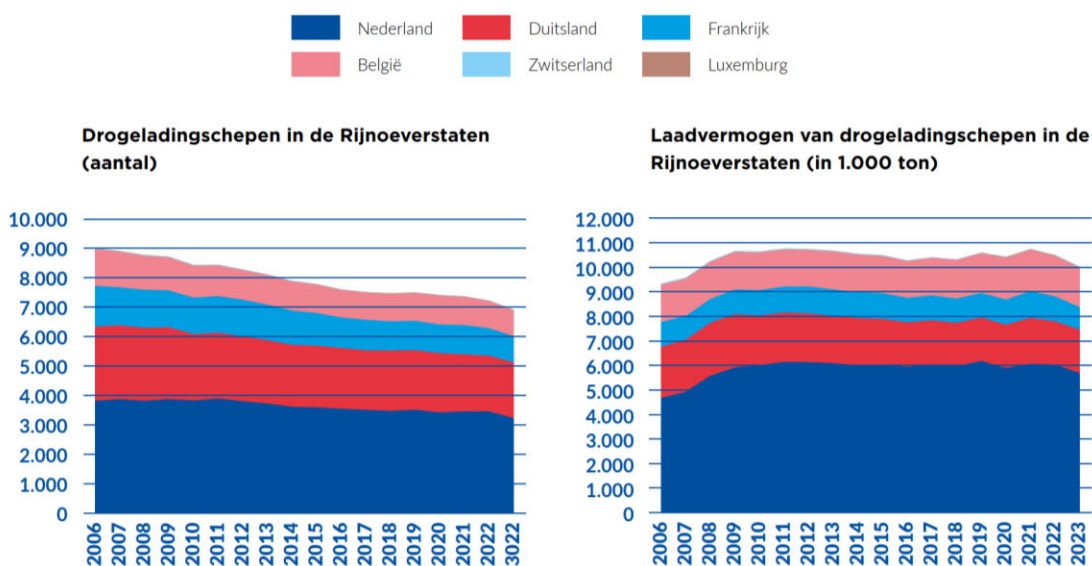


Informatie uit de CCNR Marktobservatie 2024



Ontwikkeling van de droge ladingvloot

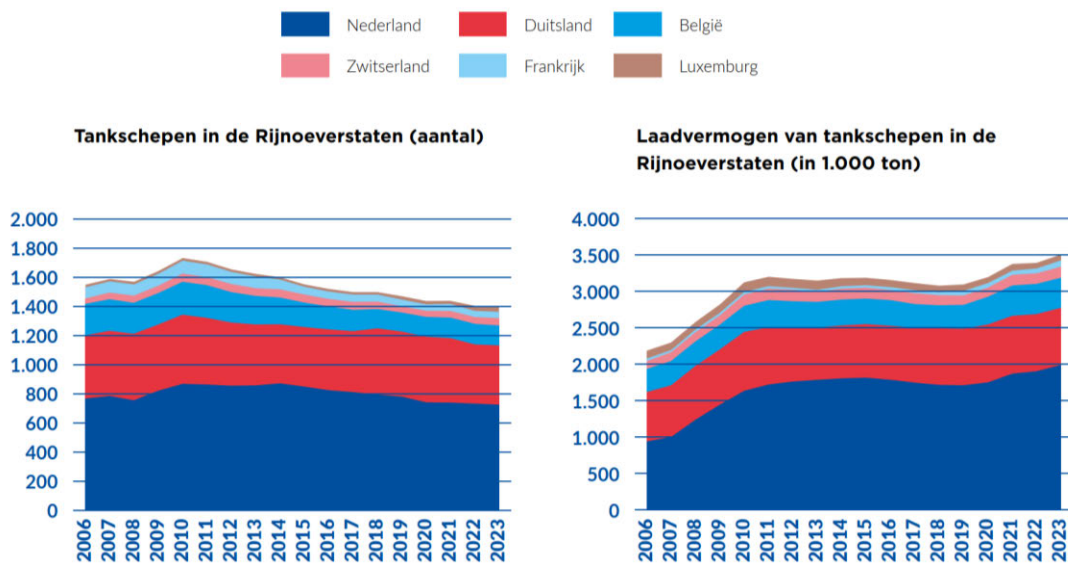
Figuur 11 - Droge ladingvloot in Rijnsoeverstaten. CCNR (2024)



Bron: berekening CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.

De ontwikkeling van de tankvloot op de Rijn laat een vergelijkbaar beeld zien, zoals blijkt uit onderstaande grafieken:

Figuur 12 - Tankvloot in de Rijnsoeverstaten. CCNR (2024)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.



Tabel 12 - Bezit en aanschafplannen watersportgoederen 2013 – 2024 (voor pleziervaart.) Bron: Watersportonderzoek 2024

Watersportgoed/- uitrusting	Huishoude ns in bezit (2013)	Huishoude ns in bezit (2021)	Huishoude ns in bezit (2024)	Huishoude ns met aanschaf- plannen (2013)	Huishoude ns met aanschaf- plannen (2021)	Huishoude ns met aanschaf- plannen (2024)
Rubberboot met (buitenboord) motor	X	110.000	100.000	X	50.000	60.000
Kajuitboot (motor en zeil)	145.000	115.000	100.000	85.000	75.000	85.000
Sloep	60.000	115.000	150.000	75.000	120.000	135.000
Open boot (niet zijnde sloep < 20 km/u)	85.000	90.000	90.000	70.000	55.000	50.000
Open zeilboot	55.000	35.000	25.000	40.000	20.000	15.000
Snelle motorboot/speedbo ot (> 20 km/u)	40.000	50.000	60.000	35.000	30.000	25.000
Roeiboot	55.000	70.000	75.000	X	25.000	35.000
Kano/kajak	90.000	170.000	185.000	65.000 *3)	75.000	85.000
Waterskies/wakeboa rd	25.000	25.000	25.000	X	10.000	25.000
Waterscooter/jetski	10.000	15.000	10.000	X	10.000	15.000

*1) Aantallen afgerond op vijfduizendtallen.

*2) In 2013 zijn de aanschafplannen voor sommige watersportgoederen niet in kaart gebracht; in voorkomend geval wordt dit aangegeven middels 'X'.

*3) In 2013 is deze categorie uitgevraagd als kano.



Annex V Vragenlijsten stakeholder consultatie

Interviewvragen per stakeholder.

Doel van het interview:

Doel van het interview is om te onderzoeken of aanpassingen aan het Klein Vaarbewijs (KVB) nodig zijn om de veiligheid op de steeds drukker wordende waterwegen te waarborgen." Daarna kan een korte toelichting worden toegevoegd over wat "goed zeemanschap" inhoudt en hoe dit wordt getoetst. Deze veiligheidsaspecten zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en worden samengevat onder de term "goed zeemanschap."

De veiligheidswaarde, omvat alle maatregelen die nodig zijn om een schip veilig te kunnen navigeren. Dit houdt in dat de schipper en bemanning alle stappen moeten nemen om aanvaringen te voorkomen, door met deskundigheid en vaardigheid te varen volgens nationale en internationale regelgeving, vooruitziend en in overleg handelend. De schipper moet goed zeemanschap tonen en is verantwoordelijk voor de reisvoorbereiding, de navigatie tijdens de reis, en het anticiperen op en reageren in bijzondere situaties. Degene die het schip bestuurt, moet in ieder geval een minimumleeftijd hebben en over de nodige bekwaamheid beschikken.

In het examen voor het KVB is dit door vertaald in vragen voor de volgende categorieën:

- Navigatie en vaarregels
- Veiligheidsvoorschriften
- Meteorologie
- Basisprincipes van motortechniek en elektrische systemen
- Milieuvoorschriften

In dit interview hebben we het over de volgende soorten pleziervaart:

- Motorboot korter dan 15 meter
- Motorboot korter dan 15 meter, maar sneller dan 20 km per uur door het water kan varen
- Motorboot langer dan 15 meter tot max. 25 meter
- Motorboot langer dan 15 meter tot max. 20 meter bedrijfsmatig
- Zeilboot korter dan 15 meter
- Zeilboot langer dan 15 meter tot max. 25 meter

Algemene informatie:

Naam:

Organisatie:

Welke doelgroep:

Vragen per groep:

HISWA/RECRON en Watersportverbond

- Graag wat meer achtergrond over:
 - Wat is de missie en visie
 - Welke doelstellingen horen hierbij en hoe vult uw organisatie deze in.
- Herkent uw organisatie het beeld van drukke vaarwegen? Zo ja, welke oorzaken zijn hierbij te benoemen? Zo nee, hoe is dit beeld naar uw mening ontstaan.
- Hoe raakt dit beeld de pleziervaart en met name ook de diverse categorieën.



- Helaas is ook de pleziervaart betrokken bij ongevallen op de vaarwegen. Zijn er meer achtergronden te schetsen bij deze ongevallen?
- Hoe heeft dit al dan niet een relatie met het KVB?
- Zijn bepaalde soorten pleziervaart vaker betrokken bij de ongevallen?
- Kijkend naar het huidige KVB: zou er meer kennis moeten worden overgedragen over bijv. technische eisen maar ook over gedrag en bekwaamheid op het water? Dit ook in relatie tot de mogelijke achtergronden bij de ongevallen (alcohol, veroorzaken hinder, te snel varen)?
- Zou de bekwaamheidseis gebaat zijn bij een mogelijke invoering van een praktijkexamen?
- Hoe staat uw organisatie tegenover mogelijke aanpassingen van het KVB bijv. zwaardere kwalificatie-eisen voor de diverse categorieën of het verplicht stellen van een vaarbewijsplicht voor iedereen op de hoofdvaarwegen? Ook het aanpassen van de huidige categorieën of aanpassen van de leeftijdsvereisten zouden hierbij kunnen worden meegenomen.
- Kijkend naar de snelle motorboten en bedrijfsmatig vervoer van max 12 personen; zouden daar nog speciale eisen voor moeten gesteld?
- Hoe ziet uw organisatie dat het veiligheidsniveau op de vaarwegen zou kunnen verbeteren, andere opties al dan niet binnen het KVB en de daarbij behorende regelgeving zoals kijkend naar de handhaving, voorlichting e.d.

European Boat Industry

- Could you share more about the mission, goals, and vision of the European Boating Industry (EBI), particularly in relation to the International Certificate of Competence (ICC)?
- Does the European Boating Industry (EBI) recognize the increase in traffic on European waterways, including in the Netherlands? If so, could you explain the underlying reasons? Has this led to a rise in reported accidents and near-misses, especially involving pleasure craft?
- In your opinion, is the International Certificate of Competence (ICC) a solid foundation for navigating the waterways, or do you believe there's room for improvement?
- Do you see a connection between holding an International Certificate of Competence (ICC) and higher safety levels on the waterways? Are there any correlations between accidents and whether individuals hold an ICC or not?
- In the Netherlands, obtaining an International Certificate of Competence (ICC) requires only a theoretical exam, while countries like Belgium, Germany, and Switzerland also include practical exams. Do you believe adding practical assessments would enhance safety on the water?
- Conversely, could the introduction of a practical exam discourage people from pursuing an International Certificate of Competence (ICC)? In Belgium, where a practical exam was recently introduced, are you aware of any impacts—such as fewer accidents, changes in exam participation, or improved safety?
- Are you aware of any developments in other European countries regarding potential changes to International Certificate of Competence (ICC) regulations or requirements? If so, could you elaborate on the context behind these changes?
- Finally, are there any other initiatives being considered in Europe to enhance waterway safety, particularly for pleasure craft?

KNRM

- Herkent uw organisatie het beeld van drukke vaarwegen? Zo ja, welke oorzaken zijn hierbij te benoemen? Zo nee, hoe is dit beeld naar uw mening ontstaan naar uw mening.
- Hebben deze oorzaken een grote invloed op de veiligheid van de pleziervaart?
- Is het mogelijk om de logbestanden te delen van de uitrukken van de KNRM?
- Hoe raakt dit de werkzaamheden van de KNRM en zijn er knelpunten/problemen te benoemen?



- In hoeverre ervaart de KNRM dat schippers voldoende kennis hebben van de vaarregels op het water? Wat zijn volgens u de meest voorkomende kennisgebreken?
- Ervaart de KNRM te weinig ervaring met varen?
- Ziet de KNRM een relatie tussen het KVB en de veiligheid op het water?
- Zou de veiligheid op het water zijn gebaat bij een uitbreiding van het KVB op andere soorten schepen of verplicht KVB voor alle hoofdvaarwegen? Ook andere opties zijn interessant om aan te geven.
- Zou de veiligheid op het water zijn gebaat als er naast het theorie-examen ook een praktijkexamen verplicht zou worden?

Handhaving (Politie/Gemeente/havenbedrijf/RWS)

- Voor welke handhavingstaken is uw organisatie verantwoordelijk, kijkend naar de vaarwegen en specifiek de pleziervaart.
- Herkent u het beeld van de toegenomen drukte op de waterwegen. Zo ja, heeft de toegenomen drukte op de waterwegen impact gehad op de uitvoerbaarheid van uw handhavingstaken? Welke specifieke knelpunten of problemen ervaart u in de handhaving als gevolg van deze toenemende drukte, bijvoorbeeld op het gebied van personeelscapaciteit of toezicht op vaarregels?
- Welke overtredingen komen het meeste voor op het water en hoe verhouden de overtredingen zich kijkend naar de verhouding beroeps/pleziervaart? Zijn er ook veel “near misses” naar uw inschatting?
- Is er een verband te leggen tussen het in het bezit zijn van een KVB (of juist ontbreken daarvan) en de overtredingen/incidenten op het water? Laat de kennis van de vaarregels te wensen over evenals de beheersing van het vaartuig?
- Zijn deze eisen, die nu gesteld worden voor het behalen van het KVB, voldoende afgestemd op de huidige situatie op de Nederlandse vaarwegen, gezien de toenemende drukte op die vaarwegen, ook door de toename van (soorten) pleziervaart? Is de veiligheidswaarde/goed zeemanschap hiermee voldoende geborgd; ook kijkende naar bedrijfsmatig vervoer van max 12 personen en de snelle motorboten?
- Is er voor die veiligheidswaarde (gesteld in de regels) voldoende aandacht voor de technische eisen maar ook voor gedrag en bekwaamheid?
- Is het gezien de toenemende drukte op de vaarwegen en de toename van de soorten pleziervaart wenselijk/noodzakelijk met het oog op de verkeersveiligheid voor meerdere categorieën pleziervaart een verplicht vaarbewijs voor te schrijven en zo ja, voor welke?
- Zijn er categorieën pleziervaart, die nu mogen varen met een KVB, die volgens u met het oog op de veiligheid aan zwaardere kwalificatie-eisen zouden moeten voldoen?
- Welke gevolgen ziet u bij mogelijke veranderingen van het KVB: zou het bijv. handhaafbaar zijn als het KVB verplicht wordt gesteld voor alle vaarweggebruikers op de hoofdtransportassen of bij een uitbreiding naar nieuwe categorieën schepen? Of zou het KVB juist moeten worden afgezwakt en niet meer verplicht moeten zijn voor bijv. het varen in grachten of polders (en zou daarmee de handhaafbaarheid worden verhoogd)? Wat zou dit met de veiligheid op het water doen indien dergelijke aanpassingen zouden worden gedaan?
- Beschikt u over voldoende middelen en personeelscapaciteit om effectief te kunnen handhaven op de drukker wordende vaarwegen? Zo niet, wat zijn volgens u de belangrijkste tekortkomingen en welke extra middelen of veranderingen zouden de handhaving kunnen verbeteren?
- Zou er meer gedaan moeten worden aan voorlichting/preventie/bewustwording van de vaarregels?
- Er zijn verschillen tussen de Europese eisen voor het ICC. Merkt u daar wat van op het water kijkend naar het toerisme?
- In de ons omringende landen is er een verplichting tot een praktijkexamen/kunnen aantonen van de vaardigheden op het water. Zou dit kunnen bijdragen aan het verhogen van de kennis en de veiligheid op het water?

CBR

- Graag een uiteenzetting van de werkwijze van het CBR algemeen en specifiek voor examinering KVB1 en 2.



- CBR heeft de werkzaamheden van VAMEX overgenomen inclusief ook de manier van examens inrichten en de taxonomiecodes. Hoe is het CBR ingericht om deze taak uit te voeren en mogelijke vernieuwingen t.o.v. de VAMEX-tijd in de examens door te voeren.
- De VAMEX-examens waren destijds feitelijk ingestoken. Kijkend naar de taxonomiecodes van het CBR zijn er nu wel toepassingsvragen. Graag een toelichting en betekent “toepassing” in deze?
- Wordt er bij de examinering voldoende rekening gehouden met de veranderende omstandigheden op het water (drukker, grotere en andersoortige schepen)?
- Graag een toelichting op de slagingscijfers voor KVB1 en KVB2. Het cijfer schommelt al jaren rond de 60 %. Is er een verschil meetbaar bij kandidaten die een cursus/training hebben gevolgd (wordt dit ergens vastgelegd)? Zou een verplichte cursus/training bijdragen aan het verbeteren van de slagingscijfers en wellicht zo een bijdrage leveren aan het verhogen van de veiligheid op het water?
- Is er een relatie te leggen tussen het KVB en de veiligheid op het water, ook kijkende naar de ongevallen die plaatsvinden op het water (veelal eenzijdig)?
- Zouden de examens moeten worden aangepast als het KVB ook voor andere categorie schepen zou gaan gelden bijv. voor schepen vanaf 7 meter of alle snelle motorboten? Of zou er juist voor het besturen van een klein schip een soort lightversie moeten komen van het examen of ander onderscheid?
- Zou de veiligheid zijn gebaat als naast een theorie-examen ook een verplicht praktijkexamen afgenomen zou worden? Zou dit al dan niet realiseerbaar zijn?

Opleidingsinstituten (VIOK)

- Hoe zien de trainingen/cursussen eruit voor het behalen van het theorie-examen? Zijn er cijfers waaruit blijkt dat het volgen van een dergelijke training/cursus de slagingskans bij het examen verhoogd? Is er een verschil te zien tussen onlinetrainingen, 1-daagse en meerdaagse cursussen?
- Zou het verplicht volgen van een training/cursus voor het theorie-examen kunnen bijdragen aan het verhogen van het kennisniveau en daarmee de veiligheid op het water?
- Hoe kijkt uw organisatie aan tegen de mogelijkheid van een praktijkexamen en hoe zou dit gerealiseerd kunnen worden?
- Is een praktijkexamen in te richten kijkende naar de verschillende typen schepen?



Annex VI Lijst van geïnterviewde organisaties

Politie Rotterdam Rijnmond Zeehavenpolitie
Havenbedrijf Amsterdam
Gemeente Amsterdam
Havenbedrijf Amsterdam divisie Havenmeester
European Boating Industry
Verkeerscentrale Dordrecht
HISWA-RECRON
VIOK
Nautibel
CBR
Waterrecreatie Nederland/Varen doe je Samen!
Watersportverbond
Verkeersmobile brigade Tiel
Havenbedrijf Rotterdam/Havenmeester
Altaïr Opleidingen
Politie Landelijke Eenheid

Verder is er contact geweest met:

KNRM
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. German Marine Federation



Annex VII Vaarbewijzen Duitsland, België en Frankrijk

Duitsland

In Duitsland geldt een vaarbewijsplicht voor plezierschepen, afhankelijk van de lengte, het motorvermogen en het vaargebied. Er zijn twee verplichte vaarbewijzen, die in bepaalde gevallen moeten worden aangevuld met patenten (zie Tabel 3).

Tabel 13 - Vaarbewijsplicht Duitsland

Vaarbewijs	Verplichting
Sportbootführerschein See (SBF See)	Wettelijk verplicht voor schepen met een motorvermogen van 15 pk of meer; geen verdere beperking op lengte (vergelijkbaar met KVB II)
Sportbootführerschein Binnen mit Antriebsmaschine (SBF Binnen AM)	Wettelijk verplicht voor schepen tot 20 meter met een motorvermogen van 15 pk of meer. Niet van toepassing op de Bodensee (vergelijkbaar met KVB I).

Voor het varen op de Rijn gelden aanvullende voorwaarden. Hiervoor is, afhankelijk van de omvang van het schip, een Rijnpatent (Rheinschifferpatent) vereist. Voor pleziervaartuigen korter dan 15 meter volstaat het Klein Vaarbewijs I (KVB I), dat in dit geval gelijkstaat aan het Rijnpatent. Voor langere schepen gelden specifieke eisen, zoals weergegeven in Tabel 4.

Tabel 14 - Aanvullende vaarbevoegdheden voor varen op de Rijn in Duitsland

Lengte schip	Vereiste vaarbevoegheid(en)
Korter dan 15 meter	KVB I voldoet.
15 tot 25 meter	KVB I, Rijn Sportpatent en Streckenpatenten (gebiedscertificaten).
25 tot 35 meter	Klein Patent en Streckenpatenten (gebiedscertificaten).
35 meter of langer	Groot Rijnpatent of Groot Vaarbewijs en Streckenpatenten (gebiedscertificaten).

Om deel te mogen nemen aan het examen Sportpatent is het bezit van KVB II (geldig voor alle binnenwateren) vereist. Daarnaast moet de kandidaat aantonen dat hij het betreffende vaarweggedeelte waarvoor het examen wordt aangevraagd, minstens vier keer opvarend en vier keer afvarend heeft bevaren.

Voor schepen van 25 meter of langer is een Klein Patent verplicht.¹⁴ De examens worden mondeling afgenomen en toetsen onder andere kennis van de geografische kenmerken van de Rijn en de regels en voorschriften per vaargebied. Duitsland heeft onlangs aangekondigd dat de meeste patenten per 1 juli 2025 zullen worden afgeschaft voor de meeste vaargebieden¹⁵.

Op de Bodensee is een Bodenseeschifferpatent A verplicht voor schepen met een motorvermogen van meer dan 6 pk. In Duitsland geldt geen landelijke vergunningsplicht voor zeilboten, maar in de omgeving van Berlijn, evenals op de waterwegen Havel-Oder, Untere-Havel en Spree-Oder, is een Sportbootführerschein Binnen unter Segel (SBF Binnen S) verplicht voor schepen met een zeiloppervlak van meer dan 6 m².

¹⁴ <https://www.vaarbewijs.nl/buitenland.html#duitsland>

¹⁵ <https://binnenvaartkrant.nl/straks-geen-rijnpatent-meer-nodig-tot-koblenz>



De examens voor het vaarbewijs worden in Duitsland afgenomen door de Duitse Motorjachtvereniging (Deutscher Motoryachtverband e.V. – DMYV)¹⁶ en de Duitse zeilbond (Deutscher Segler-Verband e.V. – DSV)¹⁷. Bij beide organisaties kan men zich aanmelden voor het examen. Het praktijkexamen wordt afgenomen op een schip van een vaarschool. Voor toelating tot het examen geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Het examen bestaat uit een theoretisch en praktisch gedeelte.

België

In België bestaat sinds 2021 het examen uit zowel een theoretisch als een praktisch gedeelte, waardoor er meer nadruk ligt op veiligheidsbewustzijn en praktijkervaring. Dit betekent dat kandidaten niet alleen hun kennis van vaarregels en navigatie moeten aantonen, maar ook daadwerkelijk moeten laten zien dat ze een schip veilig kunnen besturen. Het praktijkexamen kan op twee manieren worden afgelegd: via een examen of een permanente evaluatie. Bij het examen krijgt de kandidaat 30 minuten om het schip te leren kennen, waarna verschillende manoeuvres en opdrachten moeten worden uitgevoerd onder toezicht van een examiner. Bij de permanente evaluatie wordt de praktijktest geïntegreerd in een opleiding, die idealiter binnen één dag wordt afgerond. Als dit niet haalbaar is, wordt een meerdaagse training aanbevolen.

Naast het praktijkgedeelte verschilt ook de indeling van de Belgische vaarbewijzen van die in Nederland. België kent de volgende drie niveaus van stuurbrevetten, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen motor en zeil:

1. Beperkt stuurbrevet (motor of zeil): Komt overeen met KVB I.
2. Algemeen stuurbrevet (motor of zeil): Komt overeen met KVB II.
3. Brevet Yachtman (motor of zeil): Is bedoeld voor varen op zee. Dit is vrijwillig en geen wettelijke verplichting.

De verplichting voor een brevet hangt af van het vaargebied. Voor alle stuurbrevetten geldt een minimumleeftijd van 16 jaar, al kunnen kandidaten vanaf 15 jaar examen doen.

Frankrijk

Het Franse systeem kent specifieke vaarbewijzen die afhankelijk zijn van het vaargebied en het type schip. Deze vaarbewijzen kunnen worden behaald via een combinatie van theorie- en praktijkexamens. Voor kleine zeilboten en catamarans die uitsluitend door wind worden voortgestuwd en niet zijn uitgerust met een motor van meer dan 4,5 kW (6 pk), is geen vaarbevoegdheid vereist. Zodra een vaartuig echter wordt uitgerust met een motor die dit vermogen overschrijdt, of wanneer het schip groter is dan 5 meter, gelden wel duidelijke regels en vereisten.

Frankrijk onderscheidt drie hoofdcategorieën vaarbewijzen: het Permis Plaisance Option Eaux Intérieures, het Permis Plaisance Option Côtière en het Permis Hauturier¹⁸, zoals te zien in Tabel 5. Het eerste, het Eaux Intérieures-bewijs, is vergelijkbaar met het KVB I en is vereist voor het varen op binnenwateren zoals kanalen en rivieren met schepen tussen de 5 en 20 meter en een motorvermogen van meer dan 6 pk. Voor dit vaarbewijs geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Kandidaten moeten een theoretisch examen afleggen over onder andere verkeersregels, voorrangsregels, verkeersborden op het water en veiligheidsmaatregelen. Daarnaast is een praktijktraining van minimaal drie uur verplicht, die moet worden gevolgd bij een erkend opleidingscentrum. De praktijkopleiding mag al voor het theorie-examen worden gestart, maar het vaarbewijs wordt pas verstrekt nadat beide onderdelen succesvol zijn afgerond. De vaarbewijzen worden in Frankrijk uitgegeven door het ministerie van Transport en zijn in principe onbeperkt geldig, mits de houder zich houdt aan de geldende vaarregels en geen ernstige overtredingen begaat

¹⁶ <https://www.dmyv.de/fuehrerschein/-funk/pruefungen/pruefungsausschuesse>

¹⁷ <https://www.sportbootfuehrerscheine.org/pruefungen/pruefungstermine/>

¹⁸ <https://www.vaarbewijs.nl/buitenland.html#frankrijk>



Tabel 15 Vaarbewijzen Frankrijk.

Vaarbewijs	Toepassingsgebied	Vereisten
Permis Plaisance Option Eaux Intérieures (Binnenwateren – vergelijkbaar met KVB I)	Binnenwateren (kanalen, rivieren), schepen van 5 tot 20 meter met motor > 6 pk	Minimumleeftijd: 16 jaar. Theorie-examen (verkeersregels, veiligheid), plus minimaal 3 uur praktijktraining bij erkend centrum.
Permis Plaisance Option Côtière (Kustwateren – vergelijkbaar met KVB II)	Kustwateren tot 6 zeemijl (11 km), plus grote binnenwateren met schepen > 20 meter	Minimumleeftijd: 18 jaar. Theorie-examen (navigatie, meteorologie, veiligheid), plus 9 uur verplichte praktijk op schip ≥ 20 meter.
Permis Hauturier (Zeevaart – geen Nederlandse tegenhanger)	Onbeperkt op zee, buiten de 6 zeemijlgrens	Alleen toegankelijk met Côtière-bewijs. Theoretisch examen (getijden, zeekaarten, koersplotting). Geen extra praktijk vereist.

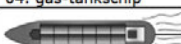


Annex VIII - Overzicht van typen schepen geregistreerd in IVSNext en SOS-database



0. scheepstype niet te bepalen (bijv. bij mist)
00. Scheepstype onbekend
0A. Onbekend Binnenvaart
0B. Onbekend Zeevaart
0C. Onbekend Recreatievaart
BINNENVAART
VRACHT- EN TANKVAART

01. motorvrachtschip
03. containerschip

02. motortankschip
04. gas-tankschip

05. slepend motorvrachtschip

11. sleep-vrachtschip

06. slepend motortankschip

12. sleep-tankschip

07. motorvrachtschip, met één of meer vrachtaartuigen <u>langs</u> zij
08. combinatie als 7. waarbij tenminste één van de schepen een tankschip is.

09. motorvrachtschip, met één of meer vrachtaartuigen <u>duwend</u>
10. combinatie als 09. waarbij tenminste één van de schepen een tankschip is.
11. sleep-vrachtschip
12. sleep-tankschip

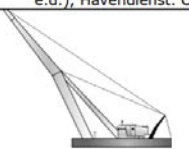
13. gekoppelde sleepvrachtschepen
14. combinatie als 13., waarbij tenminste één van de schepen een tankschip is.
15. vrachtduwbak

16. tankduwbak

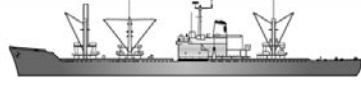
17. vrachtduwbak geladen met containers

18. gas-tankduwbak
19. gekoppelde containercombinatie
20. Ro-Ro vaartuig(en)
DUWEEHEDEN
Uitsluitend vrachtduwbakken
21. duwboot met één vrachtduwbak
22. duwboot met twee vrachtduwbakken
23. duwboot met drie vrachtduwbakken
24. duwboot met vier vrachtduwbakken
25. duwboot met vijf vrachtduwbakken
26. duwboot met zes vrachtduwbakken
27. duwboot met zeven vrachtduwbakken
28. duwboot met acht vrachtduwbakken
29. duwboot met meer dan acht vrachtduwbakken
Per scheepstype worden de tonnages van de bakken bij elkaar opgeteld.
30. Met minimaal 1 (gas-)tankduwbak
31. duwboot met één tankduwbak c.q. gas-tankduwbak
32. duwboot met twee duwbakken w.v. ten minste één (gas-)tankduwbak
33. duwboot met drie "
34. duwboot met vier "
35. duwboot met vijf "
36. duwboot met zes "
37. duwboot met zeven "
38. duwboot met acht "
39. duwboot met meer dan acht duwbakken w.v. ten minste één (gas-)tankduwbak
Per scheepstype worden de tonnages van de bakken bij elkaar opgeteld.

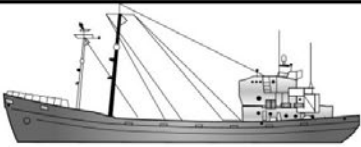
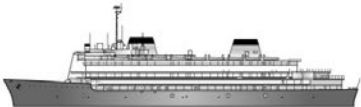


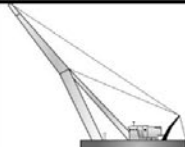
VERVOLG BINNENVAART	
NIET UITSLUITEND VRACHTVERVOEREND	
	40. sleepboot losvarend
41. sleepboot behorend bij één of meer sleepschepen. De sleepboot kan ook langszij zijn vastgemaakt.	
42. sleepboot assisterend bij schip, gekoppelde schepen (c.q. bakken) of ander drijvend object.	
	43. duwboot losvarend
	44. passagiersschip binnenvaart, veerboot, rondvaartboot, rode kruisschip e.d.
	45. dienstvaartuig: Politie, Rijksvaartuig (pell-, meet-, directievaartuig, e.d.), Havendienst. Ook particulier directievaartuig.
	46. werkvaartuig: bok, zuiger, baggermolen, kabellegger, bergingsvaartuig, betonningsvaartuig
	47. gesleept object, anders dan de code 1. t/m 18. (bijv. pijpleiding, brugdeel, e.d.).
48. vissersvaartuig	
49. overige binnenvaartuigen en drijvende objecten, nog niet genoemd, incl. bunkerboten en parlevinkers.	
RECREATIEVAART	
	80. motorjacht, ook snelvarend
	81. speedboot

	82. zeiljacht varend op (hulp) motor
83. zellend jacht	
84. vaartuig voor sportvissers	
85. zeil- c.q. motorschepen met een lengte van meer dan 20 m, in gebruik als recreatievaartuig o.a. bruine vloot, charterschepen, omgebouwde beroepsvaartuigen, e.d.	
	89. overige recreatievaartuigen: roeiboort, kano, rubberboot, zeilplank, e.d.

ZEEVAART	
VRACHT- EN TANKVAART	
	50. vrachtschip voor stukgoed
	51. containerschip, ro-ro vrachtschip, lash-schip
	52. bulkcarrier
	53. tanker voor olie en andere vloeibare lading
	54. tanker voor samengeperste gassen
NIET UITSLUITEND VRACHTVERVOEREND	
60. zeesleepboot, bevoorradingschip: losvarend	
61. zeesleepboot, bevoorradingschip: slepend	



	
62. vissersvaartuig (geen binnenvisser, geen mosselvisser)	
63. veerboot, ro-ro schip (niet uitsluitend vracht vervoerend, ook ro-pax)	
	
64. passagiersschip zeevaart	
65. zeegaand dienstvaartuig, patrouilleboot, loodsdienst, peil- en meetvaartuig, andere tenders, e.d.	

	
66. zeegaand werkvaartuig: bok, zuiger, kabellegger, bergingsvaartuig, betonningsvaartuig, etc.	
67. gesleept zeegaand object: boor- kraanelland, dood schip, e.d.	
68. marinevaartuig (ook Koninklijke landmacht)	
69. overige zeegaande vaartuigen en drijvende objecten, opleidingsvaartuig, e.d.	



Annex IX – Vragen en reflecties

Klankbordgroep Onderzoek Klein Vaarbewijs d.d. 7 oktober 2025

Uit de marktconsultatie blijkt dat vooral beroepsschippers aandringen op een praktijkexamen omdat het KVB tekort schiet in hun ogen. Deze behoefte komt voort uit situaties op die wateren waar interactie is met de pleziervaart dus lang niet op alle vaarwateren volgens het Havenbedrijf Amsterdam. VIOK stelt de vraag in hoeverre deze schippers kunnen zien wie van de pleziervaarders in het bezit is van een KVB. En daar niet alle beroepsschippers een KVB hebben, in hoeverre hebben zij kennis van de KVB lesstof en inzicht in wat verwacht mag worden van een pleziervaarder. CBR meent dat veel van wat gezien wordt op het water te wijten is aan gedrag.

Uit het onderzoek van Waterrecreatie Nederland 2024 komt naar voren dat mensen hun schip steeds minder vaak gebruiken, maar dat tegelijkertijd meer drukte wordt ervaren op de vaarwegen. CBR stelt dat dit incidenteel gebruik — bijvoorbeeld wanneer iemand slechts twee keer per jaar vaart — ertoe leidt dat kennis over regels snel wegzakt. Praktijkervaring is belangrijk. Vooral vaarregels en borden worden niet altijd goed onthouden en ook wordt er selectief onthouden. Als voorbeeld noemt CBR de mogelijkheid om tijdens de HISWA vrijwillig een verkort KVB examen te doen. Het resultaat is dat vrijwel iedereen zakt voor dit examen, ook al is men in het bezit van een KVB.

CBR geeft aan dat er jaarlijks ongeveer 30.000 KVB worden examens afgenomen: het KVB examen is laagdrempelig en heeft een hoge instroom hierdoor. Het zijn met name bestuurders van snelle motorboten die het examen doen. Daarnaast doen veel mensen examen die behoefte hebben aan meer kennis maar niet persé een KVB nodig hebben (40%). VIOK signaleert vooral veel vraag naar eendaagse KVB-cursussen, naast ook de vraag naar opfriscursussen. VIOK stelt dat kennisretentie stimuleren belangrijk is. Een goede, langere opleiding legt volgens het CBR een duurzamere basis. Daarnaast stelt het VIOK dat door praktijklessen te volgen, het plezier op het water kan worden verhoogd, wat tot meer rust en minder stress leidt en daarmee tot minder ongevallen.

Een meer praktijkgericht examen met verkeerstechnische vragen alsook een praktijkexamen kan bijdragen aan de versteviging van het vaarbewijsexamen wordt gesteld in de rapportage. CBR geeft aan dat er al meer praktijkgerichte vragen zijn doorgevoerd in de KVB examens en bij alle aanwezige partijen is er een consensus dat schuiven met de verhoudingen qua type vragen mogelijk moet zijn om zo meer praktijkgerichte kennis te toetsen. CBR waarschuwt wel voor een mogelijk drempelverhogende werking bij een toenemend aantal vragen. Politie/Landelijke Eenheid ziet graag een versteviging van het vaarbewijsexamen, met name in de vorm van een meer praktijkgericht vaarbewijs examen. In theorie is alles aan te leren maar het is van belang om dezelfde kennis in de praktijk toe te passen. Politie Landelijke Eenheid ziet graag naast meer verkeerstechnische vragen ook een praktijkexamen ontstaan.

Havenbedrijf Amsterdam stelt de vraag of in de rapportage daar waar het gaat om de handhaving niet ook de vaarwegbeheerders genoemd zouden moeten worden. Dit wordt bevestigd en zal aangepast worden in de rapportage. Het Havenbedrijf Amsterdam ziet als vaarwegbeheerder vaak dat pleziervaarders het varen onderschatten en bijvoorbeeld in de havenwateren veel te maken krijgen met kruisend verkeer.

Er wordt kort ingegaan op de passage in het rapport over het gebruik van simulatoren bij examinering. Simulatoren zijn kostbaar en complex, maar een online game of VR-toepassing kan een groot publiek bereiken en laagdrempelig kunnen bijdragen aan kennis en vaardigheidstraining volgens Watersportverbond. VIOK ziet dit ook als een interessante optie.



De SOS-database wordt door HISWA gezien als potentieel een waardevolle bron voor de ongevallenregistratie. Op dit moment met de huidige dataset is het echter niet mogelijk een link te leggen tussen de ongevallen en het KVB. In dit onderzoek zou het juist moeten gaan om feiten, nu gaat er veel aandacht uit naar de resultaten van de marktconsultatie en in mindere mate naar de meningen van de stakeholders. Het is daarom belangrijk om de SOS database te verbeteren om zo conclusies te kunnen trekken op basis van feiten.

lenW geeft aan dat in de SOS database niet alle data ontsloten mag worden i.v.m. de AVG alsook dat er onvoldoende onderzoekscapaciteit is bij RWS om de database uitgebreider te vullen. Er wordt door HISWA gepleit voor meer systematisch onderzoek naar de omstandigheden bij ongevallen. Op basis van de huidige SOS cijfers kan daarom bijv. ook niet goed beargumenteerd worden waarom het invoeren van een grens van 7 meter zal bijdragen aan de veiligheid op het water. Daarbij wordt ook de vraag gesteld waar deze grens vandaan komt (artikel 1.09 Binnenvaartpolitiereglement waarin wordt gesteld dat voor vaartuigen tot 7 meter en een maximum snelheid van 13 km/uur een minimum leeftijd van 12 jaar geldt). HISWA merkt op dat in het buitenland dergelijke ongevallendata wel wordt ontsloten en er worden ongevallenanalyses gedaan als “learning loop”. Wellicht zijn er mogelijkheden om deze dataset onder te brengen bij een speciaal hiervoor op te richten stichting die zich bezighoudt met het achterhalen van de ongevalsoorzaken. Watersportverbond noemt als alternatief om deze dataset bij Varendoejesamen onder te brengen omdat binnen dit platform overheid en sector al samenwerken.

Het Varendoejesamen platform zou tevens versterkt kunnen door de beschikbare informatie beter te ontsluiten, Watersportverbond is van mening dat hiertoe ook meer financiële ruimte moet worden geboden. De door Varendoejesamen ontwikkelde Vaarbewaarkaart wordt als voorbeeld benoemd van relevante en handige kennis waar pleziervaarders enthousiast over zijn. HISWA merkt op dat Varendoejesamen nu al veel impact maakt, CBR is van mening dat deze Varendoejesamen informatie nog beter ontsloten zou kunnen worden. Verspreiden van kennis en goed communiceren kan lastig zijn stelt CBR en noemt daarbij als voorbeeld de introductie van de marifoonkaart. HISWA bevestigt dit en stelt dat de kwaliteit van de communicatie omhoog kan, hier valt veel winst te behalen.

In de rapportage wordt een geografische indeling voor het verplicht stellen van een KVB voorgesteld. Het KVB zou dan verplicht kunnen worden gesteld op bepaalde vaarwegen (zoals bijvoorbeeld benoemd in de Bijlagen 9 en 10 van het Binnenvaartpolitiereglement). Watersportverbond stelt dat het niet gaat werken om dit op die vaarwegen in te voeren. Het lijkt lastig handhaafbaar: dit zijn veel drukke wateren en wat te doen met overstekend verkeer.

Politie/Landelijke Eenheid ziet meer ongevallen de afgelopen jaren op het water waarbij de ernstige ongevallen bij pleziervaart vaak met snelle motorvaartuigen lijken plaats te vinden. Men constateert een gat in de kennis en bekwaamheid en daarom zou de vaarbewijsplicht moeten worden uitgebreid naar andere pleziervaart. Politie/Landelijke Eenheid stelt voor om vanaf 7,5 meter lengte de pleziervaart vaarbewijsplichtig te stellen.

Veel bevindingen in de rapportage worden herkend vanuit de praktijk. Maar welke concrete veranderingen kunnen uit deze analyse voortvloeien vraagt Watersportverbond zich af? Het is lastig gebleken om verbanden tussen KVB, ongevallen en het verkeersbeeld te leggen. Daarmee is het lastig om te bepalen wat de invloed van mogelijke aanpassingen van het KVB op de nautische veiligheid zal zijn. Ook geeft Watersportverbond mee dat bij aanscherpingen van het KVB wel het juiste perspectief moet worden gehanteerd: vergelijk de aantallen ongelukken met fietsongelukken of ongelukken in huis. Bovendien werken aanpassingen mogelijk drempelverhogend voor deelname aan de watersport. Juist die laagdrempeligheid van het KVB examen en de hoge examen-instroom moet worden behouden stelt HISWA. CBR vraagt zich af in hoeverre aanpassingen aan het KVB zinvol zijn, daarbij kijkend naar de lage frequentie van het bootgebruik.

Bij RWS lopen momenteel twee onderzoeken: een onderzoek hoe de SOS-database beter gebruikt kan worden en een onderzoek naar de impact van snelle motorboten op de veiligheid. De resultaten van deze onderzoeken worden ook meegenomen bij mogelijke besluitvorming rondom aanpassingen KVB. Naar verwachting volgt deze besluitvorming hierover begin 2026 en de bij dit onderzoek betrokken partijen zullen zeker in de besluitvorming meegenomen worden. Initiatieven om het Varendoejesamen platform verder te verstevigen worden toegejuicht door lenW, zeker daar waar het gaat om een groter bereik van beschikbare informatie.



nestra

