

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

2302

Vragen van de leden **Boelsma-Hoekstra** (CDA) en **Vellinga-Beemsterboer** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *aanhoudende zorgen over buitenproportionele eisen voor de vrijwillige scheepsvaart* (ingezonden 21 mei 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 juni 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Rondvaartbedrijf Amersfoortse grachten wil uitzondering op Europees schippersdiploma»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Hoe reflecteert u op signalen dat vrijwilligers bij vele organisaties en stichtingen vrezen dat zij hun activiteiten in de toekomst niet kunnen voortzetten vanwege de aangescherpte kwalificatie-eisen? Kunt u aangeven van welke organisaties zorgen hierover bij u bekend zijn?

Antwoord 2

Vanuit het ministerie en het CBR is op verschillende momenten contact geweest met bedrijven, organisaties en stichtingen in de rondvaartsector. Er zijn ook werkbezoeken in het land afgelegd door het ministerie en het CBR. Zo zijn bezoeken afgelegd in Zutphen, Leiden, Giethoorn, de Keukenhof, Kinderdijk, Bunnik en Leeuwarden. Daarbij zijn de zorgen die bij organisaties en stichtingen leven duidelijk geworden. Bij de opstelling van de eisen aan het certificaat is daarom zoveel mogelijk rekening gehouden met deze zorgen, door de aan het nieuwe kwalificatiecertificaat gestelde eisen op de kenmerken van deze sector af te stemmen. Een van de geuite zorgen was bijvoorbeeld, dat de vaak oudere vrijwilligers in deze sector niet terug willen naar de schoolbanken. Mede daarom ligt het accent voor het behalen van het certificaat op het aantonen van voldoende praktijkkennis. Ook is getracht de kosten zo laag mogelijk te houden en is er een overgangsregeling voor

¹ Schuttevaer, 15 mei 2026, Rondvaartbedrijf Amersfoortse grachten wil uitzondering op Europees schippersdiploma | Schuttevaer.nl

bestaande schippers, die kunnen aantonen over voldoende ervaring te beschikken.

Vraag 3

Kunt u reflecteren op de kosten die gepaard gaan met de aangescherpte kwalificatie-eisen, specifiek de scholingskosten en de tweejaarlijkse medische keuring? Acht u die draagbaar en redelijk voor dergelijke, van vrijwilligers afhankelijke, organisaties?

Antwoord 3

De totale kosten voor het behalen van het certificaat bij het CBR liggen rond de € 450,-. Met het CBR kan worden afgesproken dat er meerdere personen op dezelfde dag het praktijkexamen doen, wat voordeliger kan zijn. Voor wat betreft het opleidingsplan is het voor organisaties, bedrijven en instellingen mogelijk om zelf een opleidingsplan in te dienen en te laten goedkeuren bij het CBR. De jaarlijkse kosten hiervoor liggen op gemiddeld € 175,-. Wanneer het bedrijf of de instelling een externe opleider wil inschakelen liggen de kosten voor het behalen van het certificaat ongeveer € 300,- per kandidaat hoger. Daarbij komen de kosten voor een medische keuring. Het maximale tarief voor een medische keuring in de binnenvaart is vastgesteld in de Regeling tarieven transportsectoren en is op dit moment € 175,-. In de praktijk worden deze keuringen aangeboden vanaf € 80,-. De tweejaarlijkse keuring is verplicht vanaf 70 jaar. De kosten liggen dus aanzienlijk lager dan gesteld in genoemd artikel.² Met het ontwikkelde kwalificatiecertificaat voor open rondvaartboten is volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een goede en redelijke balans gevonden tussen wat van deze sector gevraagd kan worden en een voldoende garantie van de veiligheid voor de passagiers, die aan boord stappen.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom bij de vrijstellingsmogelijkheid voor open rondvaartboten, die met lage snelheden varen in beperkte en afgesloten vaargebieden, is gekozen voor een certificaat met verzwaarde kwalificatie-eisen, in plaats van een daadwerkelijke vrijstelling waarin voor deze groep vastgehouden wordt aan de bestaande situatie met het klein vaarbewijs? Kunt u hierbij ook reflecteren op de situatie in Amersfoort waar sprake is van een beperkt en afgesloten vaargebied met ondiepe wateren, waar met lage snelheid wordt gevaren en geen ander gemotoriseerd vaarverkeer en geen verkeerstekens aanwezig zijn en de bestuurders over praktijkervaring beschikken?

Antwoord 4

Ook een vaargebied als in Amersfoort valt onder het toepassingsgebied van de Richtlijn. De Richtlijn stelt de eis dat, wanneer er een vrijstelling verleend wordt en er een ander certificaat wordt afgegeven, dit certificaat een afdoende veiligheidsniveau moet bieden. Het Klein Vaarbewijs, dat te behalen is met het uitsluitend afleggen van een theoretisch examen, biedt voor het bedrijfsmatig vervoeren van meer dan 12 personen dit vereiste veiligheidsniveau niet. Daarom is voor deze schippers gebruik gemaakt van genoemde vrijstellingsmogelijkheid, door het ontwikkelen van het speciaal op deze sector afgestemde certificaat. Bij dit certificaat ligt de nadruk op het kennen van de veiligheidsvoorschriften en of de schipper in het eigen vaargebied het schip onder controle heeft. Daarnaast wordt getoetst of een schipper juist weet te handelen als bijvoorbeeld een passagier overboord slaat. Ook in een vaargebied als in Amersfoort, waar beperkt ander vaarverkeer is, is het van belang dat de schipper kan aantonen over deze vaardigheden te beschikken. Het praktijkexamen, dat onder toezicht van het CBR dient te worden afgelegd, mag plaatsvinden in het eigen vaargebied. Met het ontwikkelen van dit certificaat is dus al zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de vrijstellingsmogelijkheid die de Richtlijn biedt.

² In genoemd artikel wordt gesproken over kosten die variëren van € 950,- voor schippers die al ervaring hebben tot € 3.500,- voor schippers die nieuw instromen zonder vaarbewijs.

Vraag 5

Kunt u toelichten hoe u het begrip *afdoende veiligheidsniveau* bij de implementatie van de Richtlijn (EU) 2017/2397 (hierna: de Richtlijn) heeft geïnterpreteerd?

Antwoord 5

Voor het voldoen aan de eis van een afdoende veiligheidsniveau is gezocht naar een redelijke en goede balans tussen van wat van deze gevarieerde sector, waarin ook veel vrijwilligers werken, gevraagd kan worden en het belang van de passagiers, die er op moeten kunnen rekenen dat hun veiligheid voldoende gewaarborgd wordt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft dit ook in verschillende rapporten naar aanleiding van ongevallen met passagiersvaart benoemd. Met het ontwikkelde certificaat wordt dit afdoende veiligheidsniveau bereikt.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat de Richtlijn niet voorschrijft dat uitsluitend een praktijkexamen kan bijdragen aan een afdoende veiligheidsniveau, maar ruimte laat voor andere vormen van veiligheidsborging? Hoe is deze ruimte door Nederland geïnterpreteerd?

Antwoord 6

In de Richtlijn is zeer gericht voor het behalen van het Kwalificatiecertificaat schipper een verplicht praktijkexamen geïntroduceerd. De bijdrage van dit praktijkexamen aan het bereiken van een afdoende veiligheidsniveau wordt hier als essentieel beschouwd. De Richtlijn schrijft bij een vervangend certificaat inderdaad niet voor, dat er een praktijkexamen dient plaats te vinden. Echter, ook bij het nieuwe certificaat voor open rondvaartboten acht het ministerie het vooral van belang dat er in de praktijk wordt getoetst of het vereiste veiligheidsniveau door de schipper bereikt is. Daarnaast is er door verschillende organisaties op gewezen, dat de meeste vrijwilligers in deze sector niet terug willen naar de schoolbanken. De voor bestaande schippers opgenomen overgangsregeling, waarbij hen de mogelijkheid wordt geboden om op basis van aantoonbare ervaring direct het door het CBR af te nemen praktijkexamen te doen, komt hier maximaal aan tegemoet. Deze schippers hoeven dan geen opleidingstraject te doorlopen.

Vraag 7

Kunt u aangeven in hoeverre bij de implementatie van de Richtlijn rekening is gehouden met het proportionaliteitsbeginsel, mede gelet op het feit dat de aangescherpte kwalificatie-eisen met name negatieve gevolgen hebben voor vrijwilligers en kleine stichtingen?

Antwoord 7

Bij de implementatie van de Richtlijn voor deze sector is gezocht naar een balans tussen wat van deze sector gevraagd kan worden en het belang van passagiers, die er op moeten kunnen rekenen dat hun veiligheid voldoende gewaarborgd is. Het gaat bij deze passagiers bijvoorbeeld ook om kwetsbare groepen zoals kinderen of ouderen. Hiertoe is gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid die de Richtlijn biedt en zoveel mogelijk rekening gehouden met de kenmerken van de sector. Met het nieuwe certificaat blijven de lasten voor de sector zoveel als mogelijk beperkt, terwijl toch een afdoende veiligheidsniveau voor de passagiers bereikt wordt.

Vraag 8

Bent u het ermee eens dat artikel 7 van de Richtlijn ruimte laat voor een functionele beoordeling van veiligheid, waarbij niet uitsluitend gekeken hoeft te worden naar de inhoud of zwaarte van een diploma, maar ook naar de aard van de exploitatie en de feitelijke risico's van de vaart?

Antwoord 8

Artikel 7 biedt de mogelijkheid om een vrijstelling te verlenen en dan een certificaat af te geven dat een afdoende veiligheidsniveau dient te bieden. Daarbij kan rekening worden gehouden met de aard van de exploitatie en de feitelijke risico's van de vaart. Bij de ontwikkeling van het kwalificatiecertificaat voor open rondvaartboten is dat dan ook gedaan. Zo is de gevraagde

theoretische kennis tot een minimum beperkt, is zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan organisaties om zelf hun opleiding te ontwikkelen en mogen de praktijkexamens, waarvan alleen de laatste onder toezicht van het CBR hoeft plaats te vinden, in het eigen vaargebied worden afgenomen.

Vraag 9

Kunt u toelichten waarom Nederland ervoor gekozen heeft de uitzonderingsmogelijkheid van artikel 7 van de Richtlijn beperkt toe te passen, terwijl deze bepaling juist bedoeld lijkt om maatwerk mogelijk te maken voor minder complexe of lokaal begrensde vormen van binnenvaart?

Antwoord 9

Het ministerie heeft de uitzonderingsmogelijkheid van artikel 7 zo ruim als mogelijk toegepast en er is juist zoveel mogelijk maatwerk geboden voor deze sector. Daarbij is gezocht naar een redelijke en goede balans tussen van wat van deze gevarieerde sector gevraagd kan worden en het belang van passagiers, die er op moeten kunnen rekenen dat hun veiligheid voldoende gewaarborgd wordt.

Vraag 10

Klopt de constatering dat u, gezien de beantwoording van eerdere Kamervragen op dit onderwerp, geen ruimte ziet om tegemoet te komen aan de in de artikelen geschetste zorgen van onder andere de traditionele scheepsvaartsector – zoals de Berkelse en de Enterse Zompen – en de vrijwillige rondvaartsector?^{3, 4}

Antwoord 10

Uit het artikel in Schuttevaer en ook uit andere artikelen is mij gebleken, dat er in deze sector het misverstand lijkt te blijven bestaan, dat aan alle eisen van de Richtlijn dient te worden voldaan en er geen gebruik is gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid, die de Richtlijn biedt. Zo wordt in genoemd artikel gesteld dat er een Europees MBO-3 diploma behaald zou moeten worden en worden de kosten te hoog ingeschat. Ook wordt gesteld dat alle vrijwilligers omgeschoold zouden moeten worden. Zoals hiervoor aangegeven hoeven bestaande vrijwilligers geen opleiding te volgen, maar kunnen zij tijdens een overgangsperiode na het aantonen van voldoende vaarervaring direct het praktijkexamen bij het CBR afleggen. Niet alle zorgen, die nog in de sector leven, lijken terecht te zijn. En voor zover mogelijk, is aan de zorgen van de sector al tegemoet gekomen binnen de grenzen die een veilig vervoer van passagiers vereisen.

Vraag 11

Bent u bereid, met inachtneming van de bovengenoemde zorgen, in overleg met de Commissie te treden over de Nederlandse implementatie van de Richtlijn?

Antwoord 11

Naar mijn mening biedt de Richtlijn voldoende ruimte om een juiste balans te vinden tussen de kenmerken van deze sector en het belang van passagiers, dat een voldoende veiligheidsniveau gegarandeerd wordt. Ik zie dan ook geen aanleiding om met de Europese Commissie in overleg te treden.

Vraag 12

Bent u bereid, indien uit overleg met de Commissie blijkt dat een ruimere interpretatie van de Richtlijn mogelijk is, met een nieuw voorstel voor de implementatie van de kwalificatie-eisen te komen?

Antwoord 12

Ik ben ervan overtuigd met het nieuwe certificaat voor open rondvaartboten een goede balans te hebben gevonden tussen het belang van deze sector en het belang van passagiers dat een voldoende veiligheidsniveau geboden

³ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1448

⁴ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1836

wordt. Ik zie dan ook geen aanleiding de nu al zo veel als mogelijk op deze sector aangepaste eisen aan te passen.