

Ministerie van Landbouw, Visserij,  
Voedselzekerheid en Natuur

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Prinses Irenestraat 6  
2595 BD DEN HAAG

Datum 16 juni 2026  
Betreft Beantwoording vragen van het lid Wiersma (BBB) over een generieke  
vrijstelling tewerkstellingsvergunning voor de zeevisserij

Geachte Voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de  
minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de antwoorden op de vragen van het lid  
Wiersma (BBB) over een generieke vrijstelling tewerkstellingsvergunning (TWV) voor de  
zeevisserij (kenmerk 2026Z08989, ingezonden 24 april 2026).

Hoogachtend,

Silvio P.A. Erkens  
Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

**2026Z08989**

Ons kenmerk  
DGNV / 106888745

1

Bent u bekend met het feit dat de commerciële zeevisserij, in tegenstelling tot de koopvaardij en zeegaande waterbouw, geen gebruik kan maken van de generieke vrijstelling van de tewerkstellingsvergunning (TWV) zoals opgenomen in het Besluit uitvoering Wav 2022?

Antwoord

Ja.

2

Hoe beoordeelt u het verschil in behandeling tussen de zeevisserij en andere maritieme sectoren, terwijl zij vergelijkbare arbeid op zee verrichten?

Antwoord

De aard van de andere genoemde maritieme sectoren en de zeevisserij is niet volledig vergelijkbaar. De aard van deze maritieme sectoren is het vervoer van goederen en mensen of het uitvoeren van infrastructurele projecten, waarbij er over het algemeen minder aanknopingspunten zijn met Nederland en de Nederlandse arbeidsmarkt. In dergelijke gevallen ligt een vrijstelling meer voor de hand, gelet op één van doelstellingen van de Wet arbeid vreemdelingen, namelijk de bescherming van de Nederlandse en Europese arbeidsmarkt en daarmee de belangen van de Nederlandse/EU werknemers. Daar waar er meer aanknopingspunten zijn, bijvoorbeeld bij zeeschepen die worden gebruikt als werktuig voor weg of waterbouw binnen Nederland, is een TWV wel vereist. De zeevisserij heeft tot doel het vangen en verwerken van vis, waarbij de zeevisserij schepen voor een groot deel een Nederlandse haven uitvaren en regelmatig terugkeren naar de haven voor het aanlanden van vis. In deze sector zijn er dus over het algemeen meer aanknopingspunten met Nederland en de Nederlandse arbeidsmarkt.

3

Deelt u de mening dat dit onderscheid leidt tot een structureel zwaardere toegangdrempel tot arbeidskrachten van buiten de Europese Unie (EU) voor de zeevisserij?

Antwoord

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 is één van doelstellingen van de Wet arbeid vreemdelingen de bescherming van de Nederlandse en Europese arbeidsmarkt en daarmee de belangen van de Nederlandse/EU werknemers. Werkgevers moeten dus eerst kijken of er Nederlands/Europees arbeidsaanbod is voordat zij kijken naar arbeidsmigranten uit derde landen.

Dit sluit aan bij de huidige bredere arbeidsmarktkrapte aanpak van het kabinet en het principe van gerichte arbeidsmigratie die zich richt op hoogproductieve sectoren en maatschappelijke uitdagingen. Dit zorgt voor prikkels bij werkgevers om, in plaats van naar arbeidsaanbod buiten de EU te kijken, arbeidstekorten eerst binnenlands in te vullen, arbeidsvoorwaarden- en arbeidsomstandigheden te verbeteren of arbeidsbesparende innovaties door te voeren.

In tegenstelling tot de andere maritieme sectoren, moeten eigenaren van zeevissersschepen een TWV (bij werkzaamheden korter dan drie maanden) of een GVVA (bij werkzaamheden langer dan drie maanden) aanvragen indien zij een werknemer met een nationaliteit van buiten de EU aannemen. UWV beoordeelt deze aanvragen aan de hand van een aantal voorwaarden, waaronder:

- Is er voor de arbeidsplaats prioriteit genietend aanbod op de Nederlandse of Europese arbeidsmarkt aanwezig?
- Heeft de werkgever de vacature tijdig bij UWV gemeld?
- Heeft de werkgever voldoende wervingsinspanningen verricht?

De toegangsdrempel voor arbeidskrachten van buiten de EU is daarmee voor de zeevisserij niet hoger dan voor zeeschepen die worden gebruikt als werktuig voor weg of waterbouw binnen Nederland. De reden hiervoor is hierboven beschreven.

4

Bent u bekend met signalen uit de sector dat aanvragen voor TWV's voor vissers regelmatig worden ontmoedigd of afgewezen door het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en wat is uw reactie daarop?

Antwoord

Ik heb dit nagevraagd bij het UWV. Het UWV herkent deze signalen niet. Uit de cijfers van het UWV blijkt dat het merendeel van de aanvragen positief is beoordeeld. Het UWV heeft hierbij gekeken naar afgegeven werkvergunningen op basis van twee regelingen:

- Zeevisserij (paragraaf 8.3.b.15 RuWav) voor een visser voor incidentele werkzaamheden in de Nederlandse territoriale zone en haven aan boord van een niet in Nederland geregistreerd zeegaand vissersvaartuig; en
- Regulier toetsingskader (GVVA) voor de functie van visser, matroos en schipper op een zeegaand vissersvaartuig waarbij de werkzaamheden niet incidenteel zijn.

Voor een tewerkstellingsvergunning voor de zeevisserij zijn er in:

- 2024 – 45 aanvragen ingediend waarvan 13 aanvragen zijn stopgezet (onbekende reden) en in reactie op 32 aanvragen een tewerkstellingsvergunning is verleend
- 2025 – 89 aanvragen ingediend waarvan 7 aanvragen zijn stopgezet (onbekende reden) en in reactie op 82 aanvragen een tewerkstellingsvergunning is verleend
- 2026 – in het eerste kwartaal is 1 aanvraag ingediend en ook 1 tewerkstellingsvergunning afgegeven.

Voor een GVA voor de functie van:

- visser zijn geen aanvragen ingediend,
- matroos zijn in zowel 2024 als in 2025 één aanvraag ingediend en is in beide gevallen een positief advies gegeven,
- schipper is in 2024 één aanvraag ingediend waarop positief is geadviseerd.

5

Hoe verhoudt deze ongelijke behandeling zich tot het streven naar een gelijk speelveld binnen het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid?

Ons kenmerk  
DGNV / 106888745

Antwoord

De regulering van de toegang tot de arbeidsmarkt behoort niet tot één van de doelen van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid. Conform artikel 79, vijfde lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, is het aan de lidstaten om te bepalen hoeveel onderdanen van derde landen zij toelaten om daar arbeid te verrichten.

6

Kunt u aangeven in hoeverre de huidige regelgeving met betrekking tot het aanvragen van een TWV bijdraagt aan bemanningstekorten in de Nederlandse zeevisserijsector?

Antwoord

De TWV-aanvraag via de Wav bevat een toets op de aanwezigheid van prioriteit genietend aanbod in Nederland en in de EU. Doel hiervan is dat bedrijven eerst kijken naar Nederlands/Europees arbeidsaanbod alvorens te kijken naar arbeidsmigranten uit derde landen. TWV's zorgen hiermee voor prikkels bij werkgevers om arbeidstekorten eerst binnenlands (of Europees) op te lossen, bijvoorbeeld door arbeidsomstandigheden en -voorwaarden te verbeteren (of arbeidsbesparende innovaties door te voeren). Dit sluit daarmee aan bij de bredere aanpak van arbeidsmarktkrapte. Wanneer prioriteit genietend aanbod niet beschikbaar is, is het bij arbeidstekorten mogelijk om een TWV te krijgen. De huidige regelgeving rond de aanvraag van TWV's is daarmee geen oorzaak van arbeidsmarktkrapte. Dat blijkt ook uit de cijfers vanuit het UWV (zie antwoord op vraag 4).

7

Erkent u dat de instroom in maritieme opleidingen en het aantal beschikbare Nederlandse en EU werknemers voor zeevisserij structureel afneemt? Zo ja, welke consequenties verbindt u hieraan?

Antwoord

De instroom en uitstroom van studenten in het maritiem onderwijs wordt jaarlijks gemonitord. De afgelopen periode was er sprake van een lichte afname van 1,7% van het aantal aanmeldingen. Dat past helaas in de neerwaartse trend van de instroom van studenten in het maritiem onderwijs. Wel was er sprake van een lichte toename van het aantal behaalde diploma's van 3,7%. In eerste instantie geldt dat werkgevers zelf verantwoordelijk zijn voor de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de sector, zodat een sector aantrekkelijk blijft voor werknemers. Arbeidsmigratie kan bijdragen aan tijdelijke verlichting van tekorten.

Om de sector te promoten en het tijt te keren wordt wel door diverse partijen gewerkt aan verschillende initiatieven. Behoud van Nederlandse gekwalificeerde zeevarenden, inclusief vissers, is van belang om de maritieme kennis, kunde en infrastructuur in Nederland te behouden. Dat vraagt inspanningen van reders, sociale partners en het maritiem onderwijs. Zo is er sprake van een nieuwe sectorbrede imagocampagne 'Mpowered', en projecten als GaTochVaren! In het kader van NederlandMaritiemLand wordt uitvoering gegeven aan de Human Capital Agenda.

*Nieuwe aanwas via de Ontwikkelpaden visserij*

De visserijsector werkt tevens samen met de overheid om nieuwe aanwas van arbeidskrachten in de sector te krijgen. De sector werkt samen met SZW aan de totstandkoming van het Ontwikkelpad visserij. Wanneer dit gereed is vraagt de sector officiële erkenning door de minister van SZW. Dan kunnen opleidingen in het Ontwikkelpad in aanmerking komen voor de SLIM-Scholingssubsidie. De SLIM-Scholingssubsidie is een tijdelijke regeling voor werkgevers om opleidingen te subsidiëren uit onder meer het Ontwikkelpad visserij om instroom, doorstroom en overstappen naar deze branche te stimuleren.

*Modernisering van regelgeving*

Vanuit de overheid wordt bijgedragen door o.a. de modernisering van de regelgeving voor de bemanningen; met aandacht voor opleiding en training van zeevarenden, meer ruimte voor herintreders en zij-instromers, en een betere uitwisseling van zeevarenden tussen de deelsectoren. Tevens wordt in overleg met sectorpartijen gewerkt aan een oplossing om ervoor te zorgen dat zeevarenden uit de lidstaten aanvullend kunnen worden opgeleid zodat zij aan boord van Nederlandse vissersvaartuigen kunnen worden ingezet. Tevens wordt de huidige overeenkomst met België over de wederzijdse erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van vissers op onderdelen uitgebreid met als doel te komen tot meer uitwisseling van personeel.

8

Deelt u de analyse dat het voor de zeevisserij noodzakelijk is om – net als andere maritieme sectoren personeel van buiten de EU te kunnen aantrekken om operationeel te blijven?

Antwoord

Ik verwijs hiervoor naar het antwoord p[ vraag 7. Naast de acties voor het behoud van de Nederlandse zeevarenden wordt met name gekeken naar opties om personeel afkomstig uit de EU in te kunnen zetten.

9

Waarom is er destijds voor gekozen om zeevissersschepen expliciet uit te sluiten van de schepelingendienst-vrijstelling?

Antwoord

In het Besluit uitvoering Wet buitenlandse arbeidskrachten van 1979 staat een vrijstelling voor de zeevaart, maar niet voor de zeevisserij. De nota van toelichting van dit besluit geeft geen expliciete toelichting over het uitsluiten van zeevissersschepen. De beslissing om de zeevisserij niet uit te sluiten van de tewerkstellingsplicht is in lijn met de rationale van de Wav zoals beschreven in het antwoord op vraag 2.

10

Bent u bereid te onderzoeken of de zeevisserij onder voorwaarden kan worden opgenomen in de generieke vrijstelling van de TWV, vergelijkbaar met de koopvaardij en waterbouw?

Antwoord

Ik ben bezig om met de verschillende stakeholders te kijken naar de vraag van de sector. Het arbeidsmigratiebeleid valt onder de beleidsverantwoordelijkheid van de minister van SZW. Bij dit vraagstuk zijn verder verschillende ministeries, zoals bijvoorbeeld het ministerie van IenW, de sociale partners in de sector, ILT, UWV en de NLA betrokken. Ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheden. Dit vraagstuk vergt een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, waarbij ook naar andere mogelijke en bestaande oplossingen voor het bemanningstekort in deze sector zal worden gekeken, zoals beschreven in vraag 6 en 7. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomst van deze afwegingen.

11

Hoe beoordeelt u het voorstel om deze vrijstelling te koppelen aan registratie in het Nederlands Register van Vissersvaartuigen (NRV) om handhaafbaarheid te waarborgen?

Antwoord

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 10 wil ik niet vooruitlopen op de uitkomst van het nagaan van de verschillende mogelijkheden voor oplossingen van het bemanningstekort in de visserij. Ik kan dit voorstel daarom op dit moment (nog) niet beoordelen.

12

Ziet u mogelijkheden om via het NRV een duidelijke en controleerbare afbakening te creëren van de doelgroep voor een eventuele vrijstelling?

Antwoord

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de antwoorden bij de vragen 10 en 11. Ook deze vraag zal ik niet kunnen beantwoorden voor de eerder beschreven afwegingen zijn gemaakt.

13

Welke risico's ziet u bij het invoeren van een dergelijke vrijstelling en hoe kunnen deze volgens u worden ondervangen?

Antwoord

Zoals ik bij het antwoord op vraag 10 heb aangegeven ben ik bezig met dit vraagstuk. Daarin zullen we ook de risico's van een mogelijke vrijstelling onderzoeken.

14

Bent u bereid om, in overleg met de sector en uitvoeringsorganisaties zoals UWV en de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA), te komen tot een voorstel voor gelijkschakeling van maritieme sectoren op dit punt?

Antwoord

Ik ben bezig om de vraag van de sector te bezien samen met de andere betrokkenen, zoals genoemd bij het antwoord op vraag 10. Deze vraag vergt een zorgvuldige afweging, waarbij onder andere de hierboven genoemde initiatieven van de sector en overheid, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid een onderdeel zijn. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomst daarvan.

15

Op welke termijn kunt u de Kamer informeren over mogelijke beleidsaanpassingen of vervolgstappen?

**Ons kenmerk**  
DGNV / 106888745

**Antwoord**

Ik wil de Kamer na de zomer verder informeren. Een nadere invulling is onder meer afhankelijk van de capaciteit die hiervoor beschikbaar is bij betrokken stakeholders.