

**2026Z10557**

(ingezonden 21 mei 2026)

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.

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

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?

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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? 2) 3)

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

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?

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

2) Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1448

3) Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1836