

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/346864

Uw kenmerk
2021Z22657

Datum 16 december 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over de invoering Richtlijn
beroepskwalificaties binnenvaart

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u – mede namens de minister van OCW - de antwoorden op de vragen van het lid De Groot over de invoering Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart, ingezonden op 6 december 2021 (kenmerk 2021Z22657).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

2021Z22657

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/346864

Vraag 1

Bent u bekend met de problematiek rond de implementatie van de Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart (EU 2017/2397), waaronder het maximumaantal te vervoeren personen door kleine rondvaartboten en veerdiensten met een klein vaarbewijs en het verkrijgen van de vereiste goedkeuring voor Nederlandse opleidingen ten behoeve van de Europese vaarbevoegdheid?

Antwoord

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe het heeft kunnen gebeuren dat vier jaar na inwerkingtreding van deze richtlijn Nederland de implementatie nog altijd niet heeft voltooid?

Antwoord

De implementatie van de richtlijn brengt zowel voor de Nederlandse regelgeving op dit terrein, opgenomen in de Binnenvaartwet en onderliggende regelgeving, als voor de praktijk van de binnenvaart relatief vergaande wijzigingen met zich mee. Kern van deze wijzigingen is, dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem gewijzigd wordt in een competentiegericht kwalificatiesysteem voor bemanningsleden in de binnenvaart.

Mijn voorganger, heeft u op 1 juni 2021¹ schriftelijk geïnformeerd over de vertraging van de implementatie van de Richtlijn. Daarin is aangegeven dat de implementatie veel detailvragen oproept die in eerste instantie niet waren voorzien. De ingrijpende gevolgen van de richtlijn voor de sector vereisen een zorgvuldige implementatie. De vereiste zorgvuldigheid vraagt meer tijd dan aanvankelijk voorzien.

Vraag 3

Bent u het eens dat ook gezien de krapte op de arbeidsmarkt, met name ook voor Nederlandse rederijen, het vervallen van de Europese vaarbevoegdheid een onwenselijke ontwikkeling is?

Antwoord

Het doel van de Europese richtlijn is om de arbeidsmobiliteit in de binnenvaartsector te vergroten. Daarvoor is nodig dat in heel Europa dezelfde eisen worden gesteld aan de opleidingen. Iedereen moet hetzelfde weten en kunnen. Met de richtlijn wordt ook geregeld dat overal in Europa op eenzelfde wijze wordt geëxamineerd. Ik sta positief tegenover het invoeren van het Europese kwalificatiesysteem voor de binnenvaart, waarbij competenties leidend zijn. Van het vervallen van een Europese vaarbevoegdheid is geen sprake. De vaarbevoegdheid wordt verkregen na het positief afronden van de examinering.

Vraag 4

Klopt het dat indien voor 18 januari 2022 geen goedkeuring is verleend aan de Nederlandse opleidingen ten behoeve van de Europese vaarbevoegdheid, deze opleidingen niet langer kwalificerend zijn voor het verkrijgen van vaarbevoegdheid, zowel in Nederland als internationaal?

¹ Kamerstuk vergaderjaar 2020-2021, 22112, nr 3119.

Antwoord

De bevoegdheid tot goedkeuring van deze opleidingen ten behoeve van de Europese vaarbevoegdheid is in de richtlijn belegd bij de lidstaten. De binnenvaartscholen in Nederland zijn al enige jaren geleden begonnen met het aanpassen van de inhoud van de opleidingen aan de eisen van de richtlijn op basis van het hierop aangepaste kwalificatiedossier Binnenvaart, dat is vastgesteld door de minister van OC&W. Ik voorzie op dit punt dan ook geen problemen. Wel stelt de richtlijn nog een aantal administratieve eisen, die ik in de wetgeving ter implementatie van de richtlijn zal opnemen, maar die in de praktijk niet tot problemen zullen leiden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/346864

Vraag 5

Hoe gaat u zorgdragen voor een tijdige implementatie van deze richtlijn?

Antwoord

Voor implementatie van de richtlijn is onder andere een wijziging van de Binnenvaartwet noodzakelijk. Deze wijziging zal niet vóór 17 januari 2022 gereed zijn. Om dit te ondervangen werk ik vooruitlopend op de wijziging van de Binnenvaartwet, op nationaal niveau aan een noodregeling. Daarmee geef ik zoveel mogelijk invulling aan de eisen van de richtlijn. Daarnaast voer ik internationaal overleg om voor 17 januari 2022 tot wederzijdse acceptatie van documenten te komen.

Vraag 6

Kunt u voorzien in een overgangsregeling voor Nederlandse opleidingen indien de implementatie van deze richtlijn zich pas na 18 januari 2022 effectueert?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 4.

Ten aanzien van reeds afgegeven vaarbevoegdheden geldt op grond van de Europese richtlijn een overgangstermijn. Voor documenten die worden afgegeven vanaf 18 januari 2022 is in internationaal verband tot een afspraak gekomen om tot een pragmatische overgangsmaatregel te komen. Dit principebesluit houdt in dat totdat de Europese richtlijn geïmplementeerd is in de nationale wetgevingen er niet gehandhaafd wordt. Dit besluit wordt in de komende weken, doch uiterlijk vóór 17 januari 2022 definitief genomen.

Vraag 7

Klopt het dat onder de voorschriften van deze richtlijn schippers in het bezit moeten zijn van een groot vaarbewijs indien zij meer dan twaalf personen vervoeren en klopt het dat op dit moment het merendeel van de Nederlandse schippers op veerboten en kleine rondvaartboten dit bewijs niet in het bezit hebben?

Antwoord

Het klopt dat op basis van de richtlijn schippers van schepen op de Europese binnenwateren die zijn gebouwd en ingericht om meer dan 12 personen te vervoeren, in principe zouden moeten beschikken over een groot vaarbewijs. Onder strikte voorwaarden is er echter een mogelijkheid vrijstelling te verlenen van de bepalingen van de richtlijn. In die gevallen dient een kwalificatiecertificaat te worden afgegeven, dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau biedt.

Voor rondvaartboten van het Amsterdams grachtentype bestaat nu al een aangepast vaarbewijs. Ik ben voornemens bij de implementatie van de richtlijn in de Binnenvaartregelgeving van de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling gebruik te maken binnen de grenzen die de richtlijn biedt en dit aangepaste vaarbewijs daarbij als basis te hanteren voor een kwalificatiecertificaat voor alle rondvaartboten die meer dan 12 personen vervoeren. Ik ben hierover al geruime tijd in goed overleg met de sector.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/346864

Ook veerboten, waarbij meer dan 12 personen vervoerd worden, vallen onder de reikwijdte van de richtlijn. Deze dienen echter op basis van de bestaande wetgeving nu al te beschikken over een Groot Vaarbewijs. De gevolgen van de richtlijn zijn dan ook minder ingrijpend voor de veerboten dan voor rondvaartboten. Wel heeft de sector mij kenbaar gemaakt ook graag een aangepast kwalificatiecertificaat ingevoerd te willen zien. De richtlijn biedt een mogelijkheid voor een vrijstelling voor nationale binnenwateren, die niet in verbinding staan met het vaarwegennet van een andere lidstaat. Ik ben met de sector in overleg over de mogelijkheden voor een aangepast kwalificatiecertificaat en ben bereid dit, binnen de grenzen die de richtlijn biedt, in overweging te nemen en zo mogelijk bij de implementatie van de richtlijn mee te nemen.

Vraag 8

Bent u bereid voor deze groep een oplossing te zoeken?

Antwoord

Ik ben al geruime tijd in overleg met de binnenvaartsector en ben bereid, binnen de mogelijkheden die de richtlijn mij biedt, om tot passende oplossingen te komen.

Vraag 9

Kunt deze vragen beantwoorden voor 15 december 2021, gelet op de datum van inwerkingtreding van de richtlijn?

Antwoord

Ja.