

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

2413

Vragen van de leden **Buijsse** en **Peter de Groot** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «KBN meldt concrete probleemgevallen met certificeringen bij de ILT»* (ingezonden 22 mei 2025).

Antwoord van Minister **Hermans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 juni 2025)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «KBN meldt concrete probleemgevallen met certificeringen bij de ILT»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Bent u op de hoogte van de problemen die binnenvaartschippers ervaren met de verlenging van certificaten? Wat is de wachttijd op dit moment voor een inspectie?

Antwoord 2

Ja, daar ben ik mee bekend. De wachttijd is verschillend per erkend klassenbureau of keuringsinstantie. Schippers wordt aangeraden zich ruim voor afloop van het certificaat bij een van deze partijen te melden.

Vraag 3

Bent u op de hoogte van het aantal binnenvaartschippers dat op korte en lange termijn risico loopt dat hun schip uit de vaart genomen wordt omdat zij hun certificaat niet hebben, omdat de inspecties door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet op tijd uitgevoerd zijn? Hoe beoordeelt u de situatie waar de schippers zich in bevinden?

Antwoord 3

De hier bedoelde inspecties aan binnenvaartschepen worden niet uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT besteedt onderzoek en certificering van binnenvaartschepen uit aan erkende klassenbureaus en

¹ Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN), 6 maart 2025, KBN meldt concrete probleemgevallen met certificeringen bij de ILT – Koninklijke Binnenvaart Nederland

keuringsinstanties. Zij vallen onder het toezicht van de ILT en de keuringsinstanties hebben een accreditatie van de Raad voor Accreditatie (RvA). Op dit moment is er voor zover de ILT bekend geen indicatie dat schepen niet tijdig gecertificeerd kunnen worden waardoor ze geen certificaat meer hebben. Wel komt het voor dat schepen pas op het laatste moment een certificaat of een tijdelijk certificaat ontvangen. Dit is vervelend voor schippers/eigenaren die dit treft, omdat ze lang in onzekerheid zitten. De ILT staat in nauw contact met zowel de binnenvaartsector als de erkende klassenbureaus en keuringsinstanties om vinger aan de pols te houden en in te grijpen als dit nodig zou zijn.

Vraag 4

Hoeveel voorlopige certificaten zijn door ILT uitgegeven aan binnenvaart-schippers? Hoe beoordeelt u dit en wat is het risico voor een binnenvaart-schipper wanneer hij een dergelijk voorlopig certificaat ontvangt?

Antwoord 4

Als gevolg van de schorsing van het Nederlands Bureau Keuringen Binnen-vaart (NBKB) heeft de ILT 690 voorlopige certificaten afgegeven. Deze scheepseigenaren hebben een brief ontvangen waarbij is aangegeven dat zij zich binnen 6 maanden moeten melden bij een erkend klassenbureau of keuringsinstantie voor een keuring om een definitief certificaat te ontvangen. Zonder deze verlengingen door de ILT zouden deze schepen waarschijnlijk stil zijn komen te liggen.

Vraag 5

Wat is in uw optiek de oorzaak van deze problemen? Hoe gaat u deze problemen oplossen?

Antwoord 5

Op 26 oktober 2023 is de accreditatie van het NBKB door de RvA geschorst. Het NBKB heeft vervolgens tot de opheffing van de schorsing op 14 februari 2024 geen inspecties meer mogen uitvoeren in de binnenvaart. Het NBKB had voor de schorsing een marktaandeel van 62%. Daardoor ontstond de vrees dat niet alle schepen tijdig gekeurd konden worden. De ILT heeft daarom de certificaten van diverse schepen eenmalig met een half jaar verlengd. Ook hebben de andere keuringsinstanties veel extra werk op zich genomen. Hoewel de achterstanden inmiddels grotendeels zijn weggewerkt is de huidige keuringscapaciteit kleiner geworden dan voor de schorsing van het NBKB. De erkende klassenbureaus en keuringsinstanties werken hard om deze capaciteit te vergroten door werving en opleiding van nieuwe inspecteurs.

Vraag 6

Klopt het dat op 6 oktober 2023 het Nederlands Bureau Keuringen Binnen-vaart (NBKB) is geschorst voor de genoemde inspecties en dat hierdoor 35 inspecteurs uit deze organisatie hun contract verloren? Hoe duidt u deze situatie van destijds?

Antwoord 6

Het NBKB is op 26 oktober 2023 door de RvA geschorst. Het is onjuist dat hierdoor 35 inspecteurs hun contract verloren. In februari 2024 hebben 5 zogenoemde expertisebureaus hun samenwerking met het NBKB eenzijdig ontbonden en in maart 2024 is ook een verzekeraar gestopt met de samenwerking met het NBKB. Dit heeft er wel toe geleid dat het NBKB minder inspecteurs in kon zetten dan voorheen. Daarbij moet worden gezegd dat de inspecteurs voorheen vaak maar een gedeelte van hun tijd besteedden aan inspecties aan binnenvaartschepen en een ander deel van hun tijd aan andere werkzaamheden.

Vraag 7

Klopt het dat, voortvloeiend uit de situatie in 2023, de binnenvaartsector zelf het initiatief heeft genomen om inspecteurs te organiseren in een besloten vennootschap (bv), onder de naam Verenigde Nederlandse Inspecteurs Binnenvaart (VNIB), en dat ze met u in gesprek zijn gegaan over hoe dit voor de sector goed te organiseren?

Antwoord 7

De VNIB is geen initiatief vanuit de binnenvaartsector, maar bestaat uit de 5 zogenoemde expertisebureaus die in februari 2024 hun samenwerking met het NBKB eenzijdig ontbonden. Het klopt dat de ILT meermaals met deze partij heeft gesproken.

Vraag 8

Klopt het dat VNIB, na veel inspanning, voldoet aan de zwaarste norm voor onafhankelijkheid volgens de Raad van Accreditatie?

Antwoord 8

Hier kan het kabinet geen uitspraak over doen. Het accreditatieproces van de VNIB is nog niet afgerond.

Vraag 9

Klopt het dat VNIB, maar ook Register Holland en een eenpersoons inspecteur, volgens ILT niet voldoen aan de eisen voor onafhankelijkheid?

Antwoord 9

De RvA toetst geaccrediteerde partijen periodiek op de internationaal vastgestelde eisen voor onafhankelijkheid. Op dit moment is Register Holland geaccrediteerd en de VNIB niet.

Vraag 10

Verwacht u op korte termijn tot afspraken te komen met bovengenoemde inspecteurs?

Antwoord 10

De ILT is in haar communicatie met de VNIB helder geweest aan welke eisen (bijvoorbeeld qua onafhankelijkheid) de VNIB moet voldoen om inspecties in de binnenvaart uit te mogen voeren. Op het moment dat de VNIB (of welke andere partij dan ook) aan deze eisen voldoet komt de ILT graag tot afspraken om zo de keuringscapaciteit verder te vergroten.

Vraag 11

Hoe beoordeelt u de situatie die zich onder de groep inspecteurs voor de binnenvaart voordoet? Bent u het met de indieners eens dat inspecteurs zeer gespecialiseerde en bekwame personen zijn en dat er jaren nodig is om geaccrediteerd inspecteur te worden? Bestaat het risico dat, vanwege vergrijzing, er op korte termijn te weinig inspecteurs zijn?

Antwoord 11

De inspecteurs zouden gespecialiseerde en bekwame personen moeten zijn die moeten voldoen aan de eisen van de RvA en de ILT. Om het risico van een verminderde keuringscapaciteit door vergrijzing tegen te gaan werken de erkende klassenbureaus en keuringsinstanties hard om deze capaciteit te vergroten door werving en opleiding van nieuwe inspecteurs.

Vraag 12

Gelden de inspectie-eisen voor wat betreft de onafhankelijkheid, zoals dit is toegepast voor de binnenvaart, ook voor de andere inspecties waar ILT voor verantwoordelijk is?

Antwoord 12

Ja, ook in andere sectoren worden bij accreditatie en/of erkenning eisen gesteld op het gebied van onafhankelijkheid.