

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

## 1219

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *noodsituaties met hard varende watertaxi's tussen Waddeneilanden en vaste wal* (ingezonden 28 februari 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 maart 2024).

Vraag 1

Kunt u aangeven hoe vaak er een noodsituatie voorkomt waarbij een hard varende watertaxi tussen Waddeneilanden en vaste wal noodzakelijk is?

Antwoord 1

Nee, de Centrale Meldpost Waddenzee (CMW) op de Brandaris registreert wel de meldingen van de schippers, die daarbij aangeven of er sprake is van spoed en/of patiëntenvervoer. Of deze meldingen daadwerkelijk noodzakelijk zijn, kan de dienstdoende verkeersleider echter niet beoordelen.

Vraag 2

Van de 155 snelheidsoverschrijdingen in de laatste vier maanden van 2023, hoe vaak was er sprake van een noodsituatie? Hoe vaak is toestemming gevraagd en verkregen om harder te varen?

Antwoord 2

In de periode van september 2023 tot januari 2024 zijn er op de Brandaris 44 registraties vastgelegd zoals bedoeld in antwoord 1. Daarbij ging het 12 keer om een spoedgeval en 32 keer om patiëntenvervoer. Zoals bij antwoord 1 ook aangegeven, kunnen de verkeersleiders niet vaststellen of er ook daadwerkelijk sprake was van noodsituaties. De registratie door de verkeersleiders is daarom ook niet te beschouwen als toestemming van de verkeersleider om harder te varen dan toegestaan.

Vraag 3

Deelt u de mening van de watertaxibedrijven, dat zij verantwoord harder kunnen varen dan anderen aangezien zij professionele bemanningen hebben? Hoe professioneel acht u bemanningen, als deze structureel de regels met betrekking tot de snelheid overtreden?

#### Antwoord 3

De bemanning van een watertaxi mag overdag op de Waddenzee binnen de betonnen in de vaargeulen harder dan 20 km/u varen. Dat er 's nachts niet harder dan 20 km/u gevaren mag worden, heeft geen relatie met de kwalificatie van de bemanning maar met de beperkingen die voor deze categorie schepen (snelle motorboot) gelden vanwege de nautische veiligheid en natuurbelangen.

#### Vraag 4

Welke alternatieve oplossing is er mogelijk voor de bereikbaarheid op de late avond tussen Ameland en de vaste wal? Structureel of incidenteel?

#### Antwoord 4

De huidige concessie Waddenveren Oost heeft betrekking op passagiersschepen en veerboten met meer dan 12 passagiers. Watertaxi's zijn daarentegen veelal gericht op het vervoer van maximaal 12 personen. Met de watertaxi's kunnen passagiers bovendien ook buiten de dienstregeling van de veerboten om van en naar de eilanden worden vervoerd. Er is dus geen belemmering voor nachtelijk vervoer van en naar de eilanden. Binnen de huidige concessie zijn echter geen specifieke afspraken gemaakt over de bereikbaarheid op de late avond en in de nacht. Bij de voorbereiding van de nieuwe concessies Waddenveren wordt bekeken of het wenselijk en mogelijk is om watertaxi's onder de concessies te laten vallen. Overwegingen hieromtrent worden nader toegelicht in de Nota van Uitgangspunten nieuwe concessies Waddenveren, die nu ter consultatie voorligt.

#### Vraag 5

Zijn additionele vereisten, zoals een tweede kapitein, strengere eisen aan de vaarbevoegdheid en extra apparatuur (radar, AIS, etc.), volgens u noodzakelijk?

#### Antwoord 5

De schipper van een watertaxi dient al te beschikken over het hoogst haalbare vaarbevoegdheidsbewijs, het Kwalificatiecertificaat schipper. De oorzaak van het ongeval op de Waddenzee lijkt vooral te liggen in het te snel varen van de schepen. In de kabinetsreactie op het Ovv-rapport «Aanvaring in het Schuitengat» zal ik nader ingaan op de in deze vraag genoemde aspecten.

#### Vraag 6

Is handhaving via het Automatisch identificatiesysteem (AIS) mogelijk en noodzakelijk?

#### Antwoord 6

Er is op dit moment geen wettelijke grondslag voor structureel gebruik van AIS voor een handhavingsdoel. Alleen in uitzonderingsgevallen (strafrechtelijk onderzoek, vervoer gevaarlijke stoffen) is dit toegestaan. Voor het overige mogen deze data, vanwege privacy-argumenten, alleen voor scheepvaartverkeers-management worden gebruikt. Daarnaast is het de vraag of AIS technisch gezien geschikt is voor betrouwbare snelheidshandhaving. Het gebruik van AIS voor handhaving wordt nu ook bekeken naar aanleiding van het Ovv-rapport «Aanvaring in het Schuitengat». In mijn Kabinetsreactie op dat rapport kom ik hier op terug.

#### Vraag 7

Is het mogelijk om bij herhaalde of structurele overtredingen van de regels vergunningen van bedrijven of schippers in te trekken?

#### Antwoord 7

In de binnenvaart is er een vaarbevoegdheidsbewijs (het in antwoord 3 en 5 genoemde Kwalificatiecertificaat) nodig voor de schipper en een Certificaat van Onderzoek (CvO) voor het schip. Wanneer een schipper structureel de vaarregels overtreedt, dan kan de ILT tot intrekking van het vaarbevoegdheidsbewijs overgaan. Dit is afhankelijk van de feiten en omstandigheden.

Dergelijke overtredingen, die betrekking hebben op het vaargedrag, hebben geen consequenties voor het CvO. Dat heeft alleen betrekking op de technische eisen die aan het schip zelf worden gesteld.