

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

3083

Vragen van de leden **Pierik** (BBB) en **Verkuijlen** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de bereikbaarheid van de Waddeneilanden in de nacht* (ingezonden 8 juli 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 september 2025).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het feit dat het belang van de watertaxi voor Ameland als complementaire vervoersmodaliteit in aanvulling op de veerdiensten in de nachtelijke uren nog eens benadrukt is tijdens het rondetafelgesprek over het «Ontwerp Programma van Eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029» op 18 juni jl.? Herkent u dit grote belang voor de eilanders ook?

Antwoord 1

Dit belang wordt herkent en serieus genomen. De watertaxi levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van Ameland in aanvulling op de veerdiensten, bijvoorbeeld bij spoed- of noodgevallen.

Vraag 2

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Pierik c.s.?¹

Antwoord 2

De motie Pierik verzoekt om binnen zes weken een concrete oplossing te presenteren voor de bereikbaarheid van Ameland in verband met de gestaakte watertaxidienst. Zoals in de beantwoording van het schriftelijk overleg Maritiem is aangegeven, vergt uitvoering daarvan meer tijd. Ik vind het veiligheidsvraagstuk in deze namelijk zeer belangrijk; passagiers moeten er op kunnen vertrouwen dat het 's nachts varen op een veilige en verantwoorde manier gebeurt. Daarom wordt een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar een veilige vaarsnelheid in de nacht door maritiem onderzoeksbureau MARIN. Het onderzoek wordt eind dit jaar opgeleverd. Daarnaast wordt al langere tijd gesproken met het Ministerie van LNVN over de eisen die worden gesteld in het kader van natuurwetgeving. Het nachtelijk snelvaren moet namelijk ook passen binnen de kaders van de natuurwetge-

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 471

ving, omdat de Waddenzee een beschermde status heeft. De watertaxiondernemers zijn onderdeel van deze gesprekken.

Vraag 3

Heeft het in de brief van 12 maart jl. genoemde overleg met de bestuurders van de Waddeneilanden Ameland en Terschelling en de watertaxiondernemers op de Waddenzee over de voorbereiding van een pilot al iets opgeleverd? Zo niet, waarom niet?²

Antwoord 3

In het kader van de uitvoering van de diverse aangenomen moties over dit onderwerp en van de aanbevelingen uit het OvV-rapport «Aanvaring in het Schuitengat», is al geruime tijd een overlegstructuur actief met de regionale bestuurders en de watertaxi-ondernemers. Voor de uitvoering van de pilot is de steun en medewerking van beide noodzakelijk. De bestuurders van Ameland en Terschelling staan positief tegenover het uitvoeren van de pilot. De watertaxiondernemers willen echter eerst de resultaten afwachten van het MARIN onderzoek en van de gesprekken met het Ministerie van LNV over het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Zij hebben aangegeven dat in beide gevallen de resultaten moeten leiden tot een voor hen bruikbaar resultaat in de praktijk. In afwachting daarvan gaat het ministerie door met de verdere voorbereiding van de pilot. Dit behelst onder meer het doen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning, omdat de pilot geen negatieve invloed mag hebben op de gebieds- en soortenbescherming.

Vraag 4

Wat heeft het onderzoek van MARIN daaraan bijgedragen?³

Antwoord 4

Het onderzoek en vervolgonderzoek van MARIN waar de vragensteller naar verwijst, hebben niet een directe relatie met de pilot maar laten zien dat de bevaarbaarheid van de vaargeul Ameland-Holwerd een blijvend aandachtspunt is. Door het dichtslippen van de vaargeul zijn de breedte en de diepte van de geul te beperkt om onder alle omstandigheden een veilige overtocht voor de veerdienst mogelijk te maken. Dit laat nogmaals zien dat eerst deugdelijk onderzoek moet plaatsvinden naar de veiligheid in deze vaargeul en pas daarna kan worden besloten over een eventuele snelheidsverhoging.

Vraag 5

Kunt u garanderen dat deze pilot op zeer korte termijn gestart kan worden?

Antwoord 5

Nee dat kan ik niet garanderen, omdat de start van de pilot afhankelijk is van de medewerking van de watertaxiondernemers en van het verkrijgen van een omgevingsvergunning in het kader van de natuurwetgeving. Zie verder het antwoord op vraag 3.

Ik wil echter nogmaals benadrukken dat de eilanden 's nachts met een watertaxi gewoon te bereiken zijn, zij het met inachtneming van de wettelijk toegestane maximumsnelheid van 20 km/u. Echter, vanwege deze geldende regelgeving op gebied van scheepvaartveiligheid en natuurbescherming heeft de enige aanbieder van watertaxidiensten van en naar Ameland zijn nachtelijke diensten gestaakt.

Vraag 6

Op welke wijze wordt in de pilot geborgd dat de uitkomsten ook daadwerkelijk kunnen leiden tot structurele inpassing van nachtelijke watertaxi's in de concessie?

² Kamerstuk 31 409, nr. 291

³ Kamerstuk 31 409, nr. 414

Antwoord 6

Er is geen direct verband tussen de pilot en het al dan niet opnemen van watertaxivervoer in de concessie. De pilot richt zich op het nachtelijk snel varen in uitzonderingssituaties en geeft inzicht in de aard en frequentie van de snelvaarten; de pilot richt zich niet op het concessievraagstuk. De huidige concessies van de Friese Waddenveren hebben betrekking op passagiersschepen en veerboten die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers. Watertaxi's zijn daarentegen gericht op vervoer van maximaal twaalf personen. De watertaxi biedt afvaarten op afroep en vaart doorgaans niet volgens een dienstregeling. Dit is vergelijkbaar met het taxivervoer op de weg welke ook niet onder een concessie valt. Gelet op het type dienst en de maximering qua passagiers, ligt het niet in de rede om de watertaxi op te nemen in de nieuwe concessies. Opname van deze diensten in een concessie – met een exclusief recht – zou betekenen dat nog maar één vervoerder deze diensten mag aanbieden, in plaats van meerdere. Er zal altijd een behoefte blijven om op specifieke tijdstippen, buiten de dienstregeling, op aanvraag en tegen betaling ('s nachts) overgezet te worden. Het huidige aanbod aan watertaxiondernemers onderstreept dat.

Vraag 7

Wordt in de pilot ook onderzocht hoe de watertaxi kan aansluiten op de sociale behoefte en vervoersbehoefte van eilandbewoners buiten de reguliere dienstregeling, zoals bij medische spoed of familieomstandigheden?

Antwoord 7

Ja, dit wordt onderzocht. De pilot heeft juist als doel om inzicht te krijgen in de aard en omvang van sociaal en maatschappelijk urgent vervoer van en naar de Waddeneilanden. De resultaten van de pilot moeten uiteindelijk terecht komen in lokale afspraken op de Waddenzee omtrent het nachtelijk snelvaren in geval van sociaal en maatschappelijk urgent vervoer en moet te zijner tijd ook worden bekeken in het licht van eventuele structurele aanpassing van de maximumsnelheid op basis van het MARIN-rapport. De afspraken die voortvloeien uit de pilot kunnen in die zin uiteindelijk ook een terugvaloptie worden wanneer een structurele (algemene) snelheidsverhoging geen doorgang vindt vanwege veiligheids- en/of natuuroverwegingen.

Vraag 8

Wat is de verwachte looptijd van de pilot met nachtelijke watertaxi's en hoe wordt voorkomen dat de besluitvorming over structurele inzet onnodig wordt vertraagd?

Antwoord 8

Indien met deze vraag wordt bedoeld op structurele inzet van de watertaxi's het volgende: de pilot vormt daarvoor geen beletsel. De watertaxi kan ook onder de huidige omstandigheden structureel varen, met inachtneming van de maximumsnelheid in de nacht. De pilot heeft als doel inzicht te krijgen in de aard en omvang van sociaal en maatschappelijk urgent vervoer van en naar de Waddeneilanden. De pilot heeft een doorlooptijd van 1 jaar en vangt bij voorkeur aan in Q1 2026, maar over de startdatum kan op dit moment nog geen zekerheid worden geboden, zie ook de antwoorden op vraag 3 en 5.

Vraag 9

Bent u bereid om, in overleg met de betrokken ondernemers en eilanden, te verkennen hoe tijdelijke ontheffingen of experimenteerregelingen kunnen bijdragen aan een versnelde en gecontroleerde start van de pilot met nachtelijke watertaxidiensten?

Antwoord 9

Nee, dit is juist onderdeel van de beoogde pilot. Bovendien zullen tijdelijke ontheffingen en experimenteerregelingen ook moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden uit oogpunt van natuurwetgeving. Daarover vindt overleg plaats met LVVN. Verder staat het de watertaxi's nu al vrij om 's nachts diensten uit te voeren, maar wel met een maximumsnelheid van 20 km/u.

Vraag 10

Wordt bij de voorbereiding van de pilot ook gekeken naar welke aanpassingen in het bestaande vergunningstelsel nodig zijn om nachtelijke watertaxidiensten op termijn structureel mogelijk te maken?

Antwoord 10

Zoals aangegeven is onder de huidige omstandigheden structurele inzet van nachtelijke watertaxidiensten gewoon mogelijk. Onder de huidige omstandigheden geldt een maximumsnelheid van 20km/u in de nacht. Mocht uit het onderzoek dat momenteel door MARIN wordt uitgevoerd naar voren komen dat de nachtelijke maximum vaarsnelheid (onder voorwaarden) veilig omhoog kan, dan zal worden gekeken naar vastlegging in de scheepvaartverkeersreglementering. Dit is echter ook afhankelijk van de natuurwetgeving. Daarover lopen nu verkennende gesprekken met het Ministerie van LNV, zij zijn het bevoegde gezag voor wat betreft natuurwetgeving en vergunningverlening en maken daarin een eigenstandige afweging.