29 684 Waddenzeebeleid

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 309 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2026

Tijdens het CD Maritiem van 29 januari 2026 (Kamerstuk 31409, nr. 497) en het Tweeminutendebat van 8 april 2026 is uw Kamer geïnformeerd over het nachtelijk snelvaren op de Waddenzee. In het Tweeminutendebat heb ik toegezegd om het snelvaren naar Ameland tijdelijk te gedogen, in afwachting van de wijziging van de regelgeving, mits de uitkomsten van het ecologisch onderzoek laten zien dat een hogere snelheid geen significant negatieve effecten heeft op de natuur.[1] Naast het uitsluiten van significant negatieve effecten op de natuur is het ook noodzakelijk om voorwaarden te stellen aan het sneller varen, zodat dit niet ten koste gaat van de veiligheid. Dit is nodig om een tijdelijke snelheidsverhoging te kunnen gedogen en om het sneller varen in de nacht structureel mogelijk te maken. Middels deze brief informeer ik uw Kamer over de voortgang op dit dossier.

Voorgenomen aanpassing regelgeving

Het eerder met uw Kamer gedeelde rapport van onderzoeksbureau MARIN stelt een aantal voorwaarden voor het veilig verhogen van de maximum snelheid in de nacht van 20 km/u naar 40 km/u.[2] Over de invulling van deze voorwaarden heeft mijn ministerie overleg gevoerd met de exploitanten van de watertaxi's. Bij de invulling van de voorwaarden is het enerzijds van belang om de veiligheid te verhogen, en anderzijds om geen onnodige regeldruk te creëren voor de exploitanten. Om deze voorwaarden vast te leggen, zal de regelgeving worden aangepast. Door deze voorgenomen aanpassingen van de regelgeving wordt ook (deels) invulling gegeven aan de aanbeveling van de OVV om het juridisch kader rondom het personenvervoer van 12 personen of minder te verduidelijken.[3]

Wat betreft de technische eisen en uitrustingsverplichting voor de schepen geeft het onderzoek van MARIN aan dat de huidige vloot veilig is. MARIN komt tot deze conclusie, omdat de meeste schepen reeds beschikken over een vrijwillig afgegeven klassecertificaat voor zeegaande kleine vaartuigen en omdat de schepen die niet over een dergelijk klassecertificaat beschikken wel goeddeels met de eisen daarvan in overeenstemming zijn. Met het klassecertificaat wordt de zeewaardigheid van een schip aangetoond. MARIN doet de aanbeveling om de technische eisen en de uitrustingsverplichting voor deze schepen te verankeren in wet- en regelgeving. Om aan deze voorwaarden te voldoen ben ik voornemens om in de regelgeving te verankeren dat deze schepen moeten worden gebouwd en onderhouden volgens regels van klassenbureaus. Aanvullende eisen met betrekking tot de uitrusting die door MARIN zijn geadviseerd zullen ook in de regelgeving worden opgenomen. Het gaat hierbij om navigatie- en communicatieapparatuur en om reddingsmiddelen zoals bijvoorbeeld

---

[1] Toezegging bij Tweeminutendebat Maritiem (CD 29/1) | Tweede Kamer der Staten-Generaal

[2] Waddenzeebeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal

[3] Kamerbrief met reactie op OVV rapport over de aanvaring in het Schuitengat | Rijksoverheid.nl (Kamerstuk 31409, nr. 431)

reddingsvesten, een reddingsboei en een zoeklicht of seinlamp. Op deze manier is er blijvend voldoende toezicht op de veiligheid van deze schepen.

Wat betreft de bemanning adviseert MARIN om tussen zonsondergang en zonsopkomst (ongeacht de snelheid) te varen met een schipper en een tweede bemanningslid om afleiding en/of overbelasting bij de schipper te voorkomen. Daarnaast adviseert MARIN dat de bemanning voldoende moet zijn opgeleid voor het snelvaren in het Waddengebied, waarbij kennis van het vaargebied van belang is. Het ministerie concludeert dat het zinvol is om deze aanbevelingen in samenhang te bezien. Daarom is het ministerie voornemens om een nieuw vaarbewijs voor de watertaxi te laten ontwikkelen. Dit vaarbewijs wordt bij het nachtelijke snelvaren voor beide bemanningsleden verplicht gesteld. Omdat dit vaarbewijs nog niet is ontwikkeld wordt gekeken naar een passende overgangstermijn. Voor schippers met aantoonbare ervaring wordt gekeken naar een overgangsregeling.

Ecologische beoordeling
Om een hogere snelheid te kunnen toestaan is het noodzakelijk dat kan worden onderbouwd dat een snelheidsverhoging geen significant negatieve effecten heeft op de natuur. Daarom laat het ministerie een ecologische beoordeling uitvoeren waarin wordt onderzocht welke effecten de voorgenomen snelheidsverhoging heeft op de natuur. Deze ecologische beoordeling heeft enkele weken vertraging opgelopen, omdat essentiële data voor de beoordeling, zoals informatie over onderwatergeluid en technische eigenschappen van de schepen, moeilijker te verzamelen bleek dan verwacht. Door inzet van de exploitanten en RWS is de benodigde data alsnog aangeleverd en bevindt het onderzoek zich nu in de afrondende fase. Op 22 september vindt de laatste stakeholdersessie plaats met de exploitanten en de natuurorganisaties. Aan de hand van deze laatste sessie wordt de eindrapportage opgesteld. Op basis hiervan kan ik besluiten of het mogelijk is om de nachtelijke maximum vaarsnelheid te verhogen. Tijdens het Commissiedebat van 30 september wil ik u alvast informeren over de voorlopige conclusie.

Gedoogbesluit
Hoewel er nog geen definitief uitsluitsel kan worden gegeven of het verhogen van de nachtelijke maximum vaarsnelheid mogelijk is vanuit natuuroogpunt, is het wel noodzakelijk om het een en ander in gereedheid te brengen voor het geval er groen licht kan worden gegeven. Omdat het aanpassen van de regelgeving tijd kost, maar er wel behoefte is om op korte termijn nachtelijk personenvervoer met hogere snelheid uit te voeren wil ik die hogere snelheid tijdelijk gedogen voor alle snelvaargebieden in de Waddenzee zoals opgenomen in de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995. Naast de verantwoordelijkheid voor bereikbare Waddeneilanden, ben ik ook verantwoordelijk voor de scheepvaartverkeersveiligheid. Het gedogen moet dan ook veilig en verantwoord plaatsvinden. Ook het Openbaar Ministerie moet instemmen met het tijdelijk toestaan van een snelheidsovertreding. Hierover is het ministerie in gesprek met het OM.

In de gedoogperiode ben ik voornemens om naast de al voorgeschreven houder van het kwalificatiecertificaat schipper de aanwezigheid van een extra bemanningslid te verplichten. Voor de duur van de gedoogperiode wordt aan het tweede bemanningslid de eis gesteld dat deze een houder is van een kwalificatiecertificaat als bedoeld in de Binnenvaartwet of van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs als bedoeld in de Wet bemanning zeeschepen. Met dit voornemen wordt rekening gehouden met de bedrijfsvoering van de ondernemers, zodat zij bij een positieve ecologische beoordeling snel de nachtelijke afvaarten kunnen bemensen met op de eilanden beschikbaar bekwaam personeel.

Omdat MARIN in haar onderzoek heeft geconcludeerd dat de huidige vloot veilig kan varen, ben ik niet voornemens om in de gedoogperiode extra of andersoortige technische eisen te stellen.

Over al deze onderwerpen is mijn ministerie veelvuldig in gesprek met de exploitanten van watertaxi’s op de Wadden. Ik zal uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren zodra er meer te melden is over de ecologische toets, het gedoogbesluit of de wijziging in de regelgeving.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans