

Vergaderjaar 2024–2025

29 684

Waddenzebeleid

Nr. 276

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2024

Op 19 september heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een brief ontvangen van de heer R. Veltman van Veltman Marine Services over de bereikbaarheid van Ameland. In zijn meegeestuurde notitie gaat hij in op het belang van de watertaxi voor de nachtelijke bereikbaarheid van Ameland.

Zijn notitie diende als inzet bij het Rondetafelgesprek tussen Kamerleden en lokale ondernemers op Ameland tijdens het bezoek dat heeft plaatsgevonden op 21 september jl. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij verzocht om een schriftelijke reactie op de notitie te geven. Tijdens het commissiedebat over maritieme zaken op 3 oktober jl. spraken wij ook over de bereikbaarheid van Ameland.

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik bereikbaarheid van de Waddeneilanden een belangrijk thema vind. Ik begrijp goed dat de eilandbewoners afhankelijk zijn van het vervoer tussen de eilanden en het vasteland. Ik wil daar ook actief aan bijdragen en spreek de hoop uit dat we tot een voor iedereen werkbare oplossing kunnen komen voor het nachtelijk snelvaren. Het is daarbij wel noodzakelijk dat dit veilig gebeurt en met respect voor de kwetsbare natuur.

Bereikbaarheid in de nacht

Eind 2022 heeft Veltman Marine Services aangegeven zijn nachtelijke diensten te stoppen. Onder andere vanwege verschillende boetes die zijn opgelegd voor 's nachts te snel varen met zowel Amelandse watertaxi's, als met watertaxi's die worden gebruikt door de watertaxibedrijven gevestigd op de overige Waddeneilanden. Door het ontbreken van een andere aanbieder op Ameland, is daarmee op dit moment geen nachtelijk vervoer beschikbaar tussen Ameland en het vasteland, behalve in de uitzonderingssituaties bij «nood en dood». Verderop in deze brief kom ik hierop terug.

Wetgeving

Al sinds de jaren »90 geldt als hoofdregel een maximum vaarsnelheid op de Waddenzee van 20 km/u. Alleen in de betonde vaargeulen/op de veerbootroutes mag daarvan worden afgeweken. Voor de categorie snelle motorboten, waartoe ook de watertaxi's behoren, geldt dat ze daar alleen overdag sneller mogen varen en niet tussen zonsondergang en zonsopgang. Ik vind het belangrijk om te benadrukken dat deze regelgeving al sinds 1995 bestaat op grond van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995.

In de verzamelbrief Maritieme Zaken van 20 september jl. heb ik dit nog eens onderstreept.

In uitzonderingsgevallen mag ook nu in de nachtelijke uren al sneller worden gevaren met een watertaxi. Het gaat dan om gevallen van «nood en dood», de zogenaamde prio 1 meldingen waarbij er sprake is van aanzienlijke schade en gevaar voor mensenlevens.

Opvolging aanbevelingen Onderzoeksraad voor Veiligheid

Naar aanleiding van twee ernstige ongevallen met watertaxi's heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) in haar onderzoeksrapporten aanbevelingen gedaan die moeten bijdragen aan het bevorderen van de veiligheid op het water. Een van die aanbevelingen betrof het opzetten van een reguliere overlegstructuur in de regio, waarbij lenW samen met belanghebbende partijen afspraken maakt om het varen op de Waddenzee veiliger te maken. Dat overleg is intussen al enige tijd actief en ook de watertaxiondernemers nemen hieraan deel.

In dit regionale overleg vormt de nachtelijke bereikbaarheid van Ameland een essentieel onderdeel. Zo wordt overlegd over de vraag hoe we de uitzonderingssituaties bij «nood en dood», binnen de kaders van de nautische veiligheid en de natuurwetgeving, ruimer kunnen interpreteren. Het verruimen van de uitzonderingssituaties moet ook een positieve bijdrage leveren aan het voor de eilanders belangrijke gevoel van bereikbaarheid in noodgevallen.

Aanmerking als veerpont geen oplossing

De watertaxi-ondernemers hebben eerder, gesteund door de Tweede Kamer (motie Pierik¹), de wens uitgesproken om ook 's nachts harder dan 20 km/u te mogen varen en watertaxi's daarom aan te merken als veerpont op grond van het Binnenvaartpolitiereglement. De heer Veltman benoemt dit ook in zijn brief in relatie tot de bevoegdheid van de Hoofdingenieur-Directeur (HID) van Rijkswaterstaat. De aanmerking van een watertaxi als veerpont is echter onwenselijk vanwege de karakteristieken van de aangeboden watertaxidienst in vergelijking met wat in het Binnenvaartpolitiereglement wordt begrepen onder een veerpont en vanwege de opgave om de veiligheid te verbeteren naar aanleiding van de dodelijke aanvaring in het Schuitengat, deze maand twee jaar geleden.

De HID van Rijkswaterstaat is bevoegd een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, aan te merken als veerpont. Bij de veerpont gaat het om kortere overtochten over rivieren, kanalen of meren. Daar waar veerdienst wordt genoemd moet het gaan om een geregelde verbinding per schip tussen twee of meer plaatsen die aan verschillende oevers liggen. Veerdiensten kunnen worden verzorgd

¹ Motie van 2 april 2024, Kamerstuk 29 684, nr. 271

door veerboten of veerponten. Inzet is afhankelijk van de plaats waar wordt gevaren. De aangeboden watertaxidiensten hebben qua vaargedrag echter niet de hierboven beschreven karakteristieken van een veerpont in de zin van het Binnenvaartpolitiereglement.

Los van deze karakteristieken van de watertaxidienst, staat de wens op gespannen voet met de, ook door de OvV genoemde, opgave om de veiligheid te verbeteren. Dit heb ik ook in de verzamelbrief geschreven en in het commissiedebat gezegd. Watertaxi's zijn namelijk kleine vaartuigen van minder dan 20 meter die bij een ongeval weinig bescherming kunnen bieden aan hun passagiers. Een aanmerking van een watertaxi als veerpont leidt bovendien tot het van toepassing worden van andere vaarregels, die onlogisch zijn voor watertaxi's. Het duidelijkste voorbeeld is een tegenstrijdige combinatie van voorrangsregels. De als veerpont aangemerkte watertaxi heeft in dat geval voorrang op elk ander klein schip en mag ook medewerking verlangen van elk groot schip. Tegelijkertijd komt een als veerpont aangemerkte watertaxi die sneller kan varen dan 40 km/u ook te vallen onder de definitie van snel schip, waardoor het juist aan elk ander schip voorrang zou moeten verlenen. Dergelijke tegenstrijdigheid in de voorrangsregels is vanuit veiligheidsoptiek bijzonder onwenselijk en maakt zeer duidelijk dat wat er in het Binnenvaartpolitiereglement wordt bedoeld met de definitie «veerpont», niet toe te passen is op schepen zoals watertaxi's.

Daarnaast stelt de heer Veltman in zijn notitie voor om de HID van Rijkswaterstaat de bevoegdheid te geven om gecertificeerde zee- en binnenvaartschepen aan te wijzen voor het verlenen van watertaxidiensten. De HID heeft deze bevoegdheid niet. Los van de vraag hoe schepen in de regelgeving kunnen worden gekwalificeerd, is er ook sprake van natuurwetgeving waar men zich aan dient te houden.

Natura 2000 gebied

De Waddenzee is aangemerkt als Natura 2000 gebied. Hier moet dus ook rekening mee worden gehouden. In de nadere effectenanalyse die is meegenomen in het Natura 2000-beheerplan voor de Waddenzee, is ervan uitgegaan dat het snelvaren door watertaxi's alleen overdag gebeurt conform de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995.² In het kader van de natuurbescherming is er geen ruimte gecreëerd om het snelvaren uit te breiden naar de nacht. Het snelvaren in de nacht met een watertaxi zou een nieuwe activiteit zijn die van invloed is op de aangewezen natuurgebieden. Om in de nacht snel te mogen varen is dan ook een omgevingsvergunning verplicht.³ Dit is gebleken uit een in opdracht van het ministerie uitgevoerde voortoets (2013) en daarop volgende natuurtoets (2016).⁴ Deze toetsen constateerden dat negatieve effecten op de natuur als gevolg van nachtelijk snelvaren door watertaxi's niet kunnen worden uitgesloten.

Wanneer een voortoets mogelijk significant negatieve gevolgen voor een Natura 2000-gebied niet kan uitsluiten, moet de indiener van de omgevingsvergunning (in dit geval de watertaxiondernemer) voor die activiteiten een passende beoordeling laten uitvoeren.⁵ Die beoordeling moet zekerheid geven dat de activiteiten de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantasten. In dat geval kan vergunningverlening

² Pagina 66 van het Natura 2000-beheerplan Waddenzee.

³ Op grond van Artikel 5.1, eerste lid, onderdeel e, van de Omgevingswet.

⁴ Natuurtoets nachtelijk snelvaren met watertaxi's op de Waddenzee, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Op grond van artikel 16.53c, van de Omgevingswet

plaatsvinden.⁶ Dit is in 2016 door de toenmalige Minister aan de Tweede Kamer meegedeeld.⁷

De ecologische toets waar de heer Veltman naar verwijst is eerder dit jaar ter informatie gedeeld met de HID van Rijkswaterstaat Noord-Nederland tijdens een informeel gesprek. Deze is niet ingediend ter beoordeling. Er is dan ook geen oordeel gegeven over de vraag of de ecologische toets voldoet aan de gestelde eisen.

Het is aan het bevoegd gezag, in dit geval de provincie Fryslân, dat op basis van een passende beoordeling een oordeel moet vormen over de impact die dit heeft op flora en fauna en een besluit moet nemen of een vergunning kan worden afgegeven.

Vervolg

Inmiddels zijn wel de nodige stappen gezet. Het ministerie heeft in het reguliere overleg met de belanghebbende partijen in de regio al enkele praktische afspraken gemaakt om veilig varen op de Waddenzee te bevorderen. Zo wordt bijvoorbeeld het aantal opvarenden bij vertrek gemeld en wordt gemeld welke route men kiest wanneer men afvaart. Daarnaast wordt met de Waddenbesturen overlegd over een aantal specifieke verruiming van het begrip «nood en dood», waardoor in de nacht wel sneller gevaren mag worden dan 20 km/u. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het met spoed overzetten van nareizende familie in het geval van spoedeisend patiëntenvervoer. Zoals aangegeven tijdens het Commissie Debat Maritiem van 3 oktober jl. zal ik ook zelf met de watertaxi-ondernemer in contact treden.

Over de voortgang van het overleg met de belanghebbenden over de maatregelen om het varen op de Waddenzee veiliger te maken en een goede regeling van de nood en dood situaties, informeer ik u bij de rapportage over de nautische veiligheid die ik het eind van dit jaar aan de Tweede Kamer stuur.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

⁶ Op grond van artikel 8.74b, Besluit kwaliteit leefomgeving

⁷ Kamerstuk 29 684, nr. 125