

Vergaderjaar 2025–2026

29 684

Waddenzeebeleid

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 297

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2026

Op 29 december 2025 heeft het Maritime Research Institute Netherlands (hierna: MARIN) het rapport opgeleverd van het onderzoek dat zij heeft uitgevoerd naar een veilige vaarsnelheid in het donker op de Waddenzee (bijlage 1). Met deze brief informeer ik uw Kamer over de resultaten van dat onderzoek en de aanbevelingen die MARIN geeft. Daarbij ga ik ook in op de wijze waarop ik voornemens ben gevolg te geven aan deze aanbevelingen.

MARIN-onderzoek en belangrijkste conclusie

Om te komen tot een oplossing voor een veilige nachtelijke bereikbaarheid van en naar de Waddeneilanden, heeft MARIN in opdracht van het Ministerie het volgende onderzocht: *Wat is een veilige snelheid voor kleine, snelle, passagiers vervoerende schepen op de Waddenzee, op nader te definiëren hoofdroutes, bij duisternis en onder verschillende omstandigheden, gekoppeld aan eisen met betrekking tot constructie, uitrusting en bemanning, met oog voor handelingsperspectief en limieten aan de cognitieve en fysieke belasting van bemanningsleden en voor de veiligheid van passagiers.*

De onderzoeksvraag is opgesteld in samenspraak met de betrokken watertaxiondernemers. Ook in een latere fase van het onderzoek, tijdens de simulatorstudie, zijn de ondernemers betrokken geweest en hebben zij hieraan meegewerkt. Tenslotte hebben de ondernemers ook hun zienswijze kunnen geven op de bevindingen en conclusies.

MARIN concludeert op basis van het onderzoek dat de meest optimale vaarsnelheid ligt tussen de 35km/u en de 40km/u. Dit is mede gebaseerd op het feit dat bij de schepen waarmee de watertaxi's varen, het passagiersverblijf zich op het middenschip bevindt. Ook blijft bij deze snelheden de taakbelasting voor de bemanning binnen aanvaardbare grenzen en is sprake van voldoende passagierscomfort.

Aanbevelingen en opvolging

Bij het verhogen van de vaarsnelheid naar 40km/u, heeft MARIN een aantal aanbevelingen gegeven die randvoorwaardelijk zijn voor het borgen van de veiligheid.

1. Maximale snelheid verhogen naar 40 km/u

Marin beveelt op basis van haar onderzoek aan om de maximale vaarsnelheid in het donker te verhogen naar 40 km/u. Ik sta vanuit nautisch oogpunt positief tegenover de geadviseerde snelheidsverhoging. Ik ben dan ook voornemens om deze snelheid voor de watertaxi's op de Waddenzee op te laten nemen in de toepasselijke regelgeving. Het is daarbij belangrijk dat we tot een goede implementatie komen van de door MARIN gedane aanbevelingen en voorwaarden. In het onderstaande ga ik hier verder op in. Het rapport biedt een stevige basis om hier verder over te praten met de betreffende watertaxiondernemers.

2. Verlichte vaarwegmarkering

MARIN adviseert vanuit nautische veiligheidsoptiek om een snelheidsverhoging naar 40km/u mogelijk te maken op vaarwegen waarop de vaarwegmarkering verlicht is. In de praktijk zijn dat de vaarwegen die door Rijkswaterstaat worden onderhouden en dus op de afgesproken breedte en diepte worden gehouden. Op de Waddenzee zijn echter ook vaarwegen die niet worden onderhouden waarvan MARIN aanbeveelt om ook deze vaarwegen te verlichten. Het gebruik van verlichte vaarwegmarkering op vaarwegen die niet onderhouden worden, wekt daarmee de verkeerde indruk met betrekking tot de betrouwbaarheid van de vaarweg. Het onderhouden van een vaarweg heeft veel consequenties voor de beschikbare onderhoudscapaciteit, middelen en de effecten op natuur. Ik kijk daarom vooralsnog alleen naar de bestaande en reeds verlichte vaarwegen. Aangezien een aantal onverlichte vaarwegen ook gebruikt wordt voor het spoedvervoer, zal ik in kaart laten brengen wat ervoor nodig is om de onverlichte vaarwegen verlicht te laten maken en welke extra kosten dat mee zich meebrengt.

3. Formaliseren eisen m.b.t. constructie schepen

Op dit moment wordt in de binnenvaartregelgeving zeer beperkte technische eisen en voorschriften gesteld aan het type schepen waarmee de watertaxi's varen. In tegenstelling tot de grotere passagiersschepen (vanaf 13 personen) op de binnenwateren, vallen de watertaxi's niet onder een structurele certificeringsplicht. Sommige schepen van de watertaxi worden ook op zee gebruikt. Om duiding te geven aan de zeewaardigheid van het schip, beschikken sommige watertaxi's over een klassecertificaat voor zeegaande kleine vaartuigen. Dit is een onverplicht certificaat, omdat het gebaseerd is op conceptregelgeving. Het voorziet wel in een minimum normenkader. MARIN benadrukt dat dit niet betekent dat deze schepen onveilig zouden zijn. MARIN raadt wel aan om formele eisen vast te leggen in de binnenvaartwet- en regelgeving. Dit sluit aan bij de reeds eerder gedane aanbeveling van de OVV naar aanleiding van de twee ongelukken met watertaxi's. Het ministerie onderzoekt momenteel op welke wijze dit in de regelgeving kan worden opgenomen. MARIN stelt voor om de Europese richtlijn 2013/53/EU betreffende pleziervaartuigen en waterscooters als basis te gebruiken voor het formuleren en vastleggen van technische eisen. Onder andere omdat de klasseregels uit het klassecertificaat voor zeegaande kleine vaartuigen lijken op de essentiële eisen in de richtlijn. Deze mogelijkheid zal nader worden bekeken en onderzocht op geschiktheid.

4. Formaliseren eisen m.b.t. bemanningssamenstelling

MARIN beveelt aan om tussen zonsondergang en zonsopkomst (ongeacht de snelheid) te varen met een schipper en een tweede bemanningslid. De aanbeveling van een tweede bemanningslid neem ik over. Het voorkomt afleiding en/of overbelasting bij de schipper. In de praktijk varen sommige watertaxi's al met een tweede bemanningslid. Deze aanbeveling zal verder worden gezien in samenhang met de hiernavolgende aanbeveling met betrekking tot de vaarbevoegdheid.

5. Formaliseren eisen m.b.t. vaarbevoegdheid

MARIN constateert op basis van haar onderzoek dat de op dit moment geldende vaarbevoegdheden voor de schipper van een watertaxi, niet voldoende zijn om hen voor te bereiden op het snel vervoeren van passagiers over een specifiek type binnenwater zoals de Waddenzee. MARIN beveelt daarom aan om huidige opleidingen uit te breiden met een module die specifiek ziet op het snelvaren op de Waddenzee. De betrokken ondernemers onderschrijven dit. Ook het ministerie ziet voordelen in een meer specifiek, op het snel vervoeren van passagiers op de Waddenzee, toegespitste vaarbevoegdheid en zoekt uit op welke wijze hier het best uitvoering aan kan worden gegeven.

6. Gebruik zeeradar

MARIN beveelt aan om de thans door de watertaxi gebruikte zee-radar te accepteren als goedgekeurde radar voor het varen op de Waddenzee. MARIN concludeert na onderzoek dat de zee-radar goed is ingeregeld voor het varen op de Waddenzee, omdat de Waddenzee qua condities meer lijkt op zee dan op binnenwater. Het toestaan van deze radar voor dit type schepen vraagt om een aanpassing van het betreffende vaarreglement. De precieze eisen worden nader uitgewerkt.

7. Verduidelijken van voorrangsregels en het onderzoek van passeerverboden

MARIN constateert dat de hiërarchie in de huidige voorrangsregels uit het Binnenvaartpolitiereglement onduidelijk kunnen zijn voor schippers en kunnen leiden tot extra, ineffectieve onderlinge communicatie bij het passeren en vervolgens een hoger risico op incidenten. MARIN doet dan ook de aanbeveling om de verkeerssituatie zodanig vorm te geven dat communicatie over het passeren tot een minimum blijft beperkt. Het ministerie herkent het geschetste beeld niet en ziet op dit moment geen aanleiding om de verkeersregels aan te passen. Indien in de toekomst blijkt dat dit toch leidt tot onveilige situaties, kunnen de voorrangsregels nader worden gezien.

8. Invoeren AIS-verplichting

MARIN beveelt aan dat de watertaxi gebruik maakt van AIS. Zo is de watertaxi zichtbaar voor andere schepen en de verkeersbegeleiding aan wal. Dit komt de scheepvaartverkeersveiligheid ten goede. De nu actieve watertaxi's beschikken reeds over een AIS-transponder. Er is voor de watertaxi echter geen wettelijke verplichting om deze aan boord te hebben en om deze permanent ingeschakeld te hebben. Die verplichting zal worden opgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement.

Vervolg

Ik ben blij dat het MARIN-onderzoek inzicht heeft gegeven in een veilige nachtelijke snelheid en welke voorwaarden daaraan gekoppeld zijn. Ik ben van mening dat het onderzoek voldoende ruimte biedt om de gedane aanbevelingen grotendeels over te nemen en verder uit werken. Het ministerie gaat daar voortvarend mee aan de slag in overleg met de ondernemers. Hierbij past echter ook een winstwaarschuwing voor wat betreft de natuurwetgeving.

Ik heb u eerder aangegeven dat het nachtelijk snelvaren ook mogelijk moet zijn binnen de kaders van de natuurregelgeving. In 2016 is reeds uit een voortoets gebleken dat bij het nachtelijk snelvaren op de Waddenzee significant negatieve effecten kunnen optreden. De verwachting is dat eenzelfde voortoets op dit moment geen ander resultaat laat zien. Wanneer er significant negatieve effecten te verwachten zijn, dient er een passende beoordeling te worden opgesteld. Een passende beoordeling is nodig om zeker te stellen dat het nachtelijk snelvaren de natuurlijke kenmerken van de Waddenzee niet zal aantasten. Het Ministerie van IenW zal deze passende beoordeling laten opstellen voor het nachtelijk snelvaren op de gehele Waddenzee. Voor het Ministerie van LNVN is een positieve passende beoordeling randvoorwaardelijk voor het wettelijk aanpassen van de nachtelijke snelheid. Dit geldt ook voor de situatie waarin de snelheidsverhoging tijdelijk wordt gedoogd, bijvoorbeeld in aanloop naar het aanpassen van de regelgeving.

Het Ministerie van IenW doet er alles aan om de passende beoordeling zo snel mogelijk te laten uitvoeren. Hierover zijn we in goed contact met de sector. Mijn streven is om uiterlijk in het najaar inzichtelijk te hebben of ik de snelheidsverhoging tijdelijk kan gedogen, in aanloop naar aanpassing van de regelgeving. Het besluit over het gedogen van een snelheidsverhoging is aan mijn opvolger.

In levensbedreigende situaties geldt nu al dat harder kan worden gevaren dan de toegestane maximumsnelheid.

Ongeacht de snelheid, wil ik tenslotte benadrukken dat het beginsel van goed zeemanschap leidend blijft en dat naleving door de schipper van de opgelegde maatregelen cruciaal is voor een veilige vaart. MARIN doet dan ook enkele aanbevelingen gericht aan de schippers. Zij gaan onder andere in op het uitvoeren van een goede reisvoorbereiding. Daarnaast moet de schipper goed bekend zijn met de plaatselijke omstandigheden en de te varen route. Ik verwacht dat de schippers deze aanbevelingen opvolgen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman