



Aan: De leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. de voorzitter, de heer Peter de Groot
Verzonden per e-mail: cie.iw@tweedekamer.nl

Ameland, 16 juni 2025,

Betreft: Inbreng Veltman Marine Services, RTG Ontwerp PvE Friese Waddenveren; 18 juni a.s.

Geachte heer de Groot, geachte leden van de Commissie,

In aanloop naar het bovengenoemde rondetafelgesprek (18 juni a.s.) waarin wij vertegenwoordigd zijn, vestig ik graag alvast uw aandacht op het volgende, mede namens de hierboven genoemde partijen.

Net zoals op de andere Waddeneilanden, verzorgde Veltman Marine Service (VMS) sinds 1988 jarenlang een professionele watertaxidienst tussen Ameland en het vaste land, als aanvulling op de veerdienst. Hoe kom je anders immers op de vaste wal, als de laatste veerboot vertrokken is? Het ontstaan van de watertaxi's ligt in het bijstaan van de Eilanders, in het geval van bijzondere omstandigheden in de persoonlijke sfeer of die van een bedrijf en die noopten tot een vlotte overtocht. Variërend van ongevallen, ziekte of overlijden tot spoedreparaties op het eiland of het vervoer van personeel van aannemers of offshorebedrijven. Ook politie, brandweer en ambulancepersoneel deden regelmatig een beroep op onze dienstverlening, bv. voor arrestantenvervoer. Net als monteurs van nutsbedrijven bij storingen of gaslekken op het eiland. De watertaxi is een in onze ogen nog altijd onmisbare voorziening voor de Waddeneilanden die dient als aanvullend vervoer voor momenten waarop de veerdienst niet meer vaart, of er een ander (persoonlijk of economisch) belang bij snelheid is. Voor de goede orde: buiten één incident in het Schuitengat dat onvergelykbaar is met de hiervoor bedoelde watertaxidiensten, is er sprake van duizenden vaarten die zijn verricht zonder dat sprake was van ongevallen of incidenten in de afgelopen decennia.

Sinds 2022 wordt evenwel gehandhaafd op de watertaxidiensten die bij donker met een vaart van meer dan 20 KM/u over het water varen. Die snelheid van 20 KM/u is om verschillende redenen (vaarttechnisch, personeel, praktisch, klantbehoefte) te laag om de dienstverlening te kunnen continueren. Zowel voor de watertaxidienstverleners als de klanten. Bovendien zijn de consequenties die aan de handhaving verbonden zijn (o.a. verlies van vergunningen) disproportioneel groot voor de rest van de bedrijfsvoering van de watertaxibedrijven. Daarentegen sluit een hogere snelheid die past bij de breedte van de vaarweg en de te overbruggen afstand wél bij de technische aard van de watertaxischepen, het comfort van de vaart en de behoefte van de passagiers. Dan nog steeds is beslist geen sprake van een topsnelheid maar wel van snelheden die verantwoord zijn en toch een vlotte overtocht garanderen.

Door de in 2022 ingestelde handhaving op 20 KM/u of harder zag VMS zich na bijna 40 jaar dienstverlening gedwongen om haar watertaxidiensten bij donker te staken. Met als gevolg dat na het vertrek van de laatste

veerboot er geen overtocht meer mogelijk is van of naar de vaste wal. Dat isoleert het eiland van de rest van Nederland en creëert tal van maatschappelijk ongewenste situaties die uw commissie eerder zelf ook al in debatten noemde. Ook zien wij inmiddels dat andere partijen (bv. campinghouders) zelf een motorbootje aanschaffen om hun gasten over te zetten en zonder de vereiste papieren, zonder AIS en soms zelfs zonder deugdelijke verlichting de Waddenzee oversteken met snelheden ver boven de 20 km/uur.

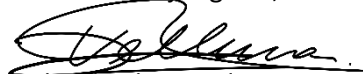
Uw Kamer vroeg sinds oktober 2022 doorlopend aandacht voor dit probleem, via inbreng in debatten en maar liefst vier (!) aangenomen Kamermoties¹, waarvan meest recent de [motie-Pierik c.s. van 14 januari jl.](#) (kst II, 31409, nr 471). Deze deed een heldere en goed uitvoerbare oproep aan het ministerie om binnen zes weken tot een praktische en gedragen oplossing te komen. Inmiddels zijn we 21 weken verder en nadert het najaar alweer. Maar is er nog geen begin van een praktische oplossing en de watertaxi's liggen bij donker nog steeds aan de kade. Uitvoering van de motie stuit op wensen van het ministerie om eerst onderzoek te doen, dan een pilot op te starten, mogelijk dan eerst nog wet- en regelgeving aan te passen voor een nieuw scheepstype, 'de watertaxi' en (pas) dan tot uitvoering over te gaan. Terwijl dit type 'watertaxischip' al decennia vaart en valt onder de wet- en regelgeving voor zeewaardige schepen.

Voorstellen onzerzijds – zoals juist het uitgaan van de bestaande wetgeving, of het creëren van een uitzondering voor gecertificeerde watertaxi's, of een convenant met praktische afspraken, of starten met varen om te zien en te evalueren wat je tegenkomt – worden afgewezen. Net als bij de voorgaande drie moties, lijken wij dus weer te verzanden in een Haagse (papieren) werkelijkheid die prevaleert en waarbij oplossingen buiten beeld blijven, of nog jaren op zich laten wachten. Terwijl de vervoersbehoefte voor eilanders en bezoekers blijft bestaan, ook nádat de laatste veerboot vertrekt.

Resumerend:

- Watertaxi's hoeven én willen geen plek in de veerconcessies en dat mag Europeesrechtelijk ook niet;
- Maar net als uw Kamer vragen wij wel aandacht voor onze complementaire positie in het mobiliteitssysteem rondom de Waddeneilanden waarbij er naast het veervoer ook ruimte moet zijn voor vervoer op afroep – óók in het donker en/of wanneer de veerboot niet meer vaart;
- De professionele watertaxi-aanbieders op de vier eilanden beschikken over kundig, gecertificeerd personeel en geschikt, zeewaardig materieel. Deze bedrijven kunnen voorzien in de gestelde behoefte;
- Wij zijn ook nog altijd bereid om daar op korte termijn en met alle betrokkenen op het water praktische afspraken over te maken, zodat langdurige onderzoeken en pilots onnodig zijn en de watertaxidienstverlening binnen enkele weken hersteld kan zijn.

Met vriendelijke groet, namens de vier bovengenoemde watertaxibedrijven,


Richard Veltman, directeur

¹ Behalve de motie Pierik waren dat ook de [motie-Van der Plas c.s.](#) (december '22), de [motie-De Hoop c.s.](#) (januari 2023) en de [motie-Pierik c.s.](#) (april '24).