

**REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'AANVARING IN HET SCHUITENGAT LESSEN UIT HET ONGEVAL MET DE SNELBOOT TIGER EN DE WATERTAXI STORMLOPER'**

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de letterlijke tekst weer van de reactie van inzagepartijen. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van verwerken van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
1	Rederij Doeksen	2	"de snelle veerboot"	De term "snelle veerboot" komt niet voor in wet- en regelgeving. In de volksmond wordt het schip een snelboot genoemd. Wij geven de suggestie om deze term in het hele rapport te gebruiken.	Ja	De term 'snelle veerboot' wordt in het rapport vervangen door de term 'snelboot'. Snelboot is de gangbare term binnen de gemeenschap voor dit schip. De juiste juridische term wordt verderop in het rapport uitgelegd.
2	Rederij Doeksen	2	"de eerste stuurman" en "steward"	Wij kennen de functie "eerste stuurman" niet, dat zou gewoon "stuurman" moeten zijn. Verder was aan boord geen "steward" maar een "stewardess". Dit graag in het hele rapport aanpassen.	Deels	De term 'eerste stuurman' wordt vervangen door 'stuurman'. De term 'steward' blijft in het rapport gehanteerd. In scheepvaartonderzoeken hanteert de Onderzoeksraad de mannelijke variant van zelfstandig naamwoorden.
3	Rederij Doeksen	2	"Ook de kapitein zag op de radar en elektronische kaart de watertaxi naderen en dat deze aan de bakboordzijde, gezien vanuit de watertaxi, van het vaarwater voer."	Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen ter verduidelijking, omdat e.e.a. afhankelijk is vanaf welk schip je kijkt.	Ja	Verduidelijking.
4	Rederij Doeksen	2	De schepen naderden elkaar op tegengestelde koers maar volgens het voorstel van de kapitein van de snelle veerboot om elkaar stuurboordstuurboord te passeren en de watertaxi ging vlak voor de snelle veerboot stuurboord uit en kwam onder de kop van de snelle veerboot terecht.	Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen ter verduidelijking, omdat deze toevoeging belangrijke context geeft bij het begrip 'tegegengestelde koers'.	Nee	Het passeervoorstel wordt in de zin ervoor beschreven.
5	Rederij Doeksen	2 en 4.2	Illustraties op pagina's 8 (figuur 2), 23 en 24 (figuur 7)	De figuren 2 en 7 stroken niet met de radarbeelden van Rijkswaterstaat wat betreft de positie en/of koers van de schepen in het vaarwater en geven een onjuist beeld van de situatie. Wij adviseren de radarbeelden te gebruiken als basis voor deze figuren.	Deels	Figuur 2 is aangepast. Figuur 7 geeft figuratieve afbeeldingen weer. Besloten is om deze drie plaatjes te wijzigen in een alternatief figuratief plaatje en dit op te nemen in paragraaf 3.5.1. Het doel blijft het jargon te verduidelijken.
6	Rederij Doeksen	3.3.1	De rederij heeft een vloot met een vrachtboot en voor personenvervoer meerdere autoveerboten, catamarans en een watertaxi.	Het woord 'catamarans' werkt verwarrend, want drie van onze autoveerboten, onze vrachtboot en onze watertaxi zijn ook catamarans. Wij adviseren om het woord 'catamarans' te vervangen voor 'snelboten'.	Ja	Verduidelijking.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
7	Rederij Doeksen	3.3.1	Inhoud tabel 2: Bemanning snelle veerboot	De tabel noemt niet alle certificaten en diploma's waarover de kapitein en de stuurman beschikken. Het lijkt nu bijvoorbeeld alsof de kapitein minder certificaten heeft dan de stuurman, maar dat is uiteraard niet het geval. Desgewenst zijn wij bereid een compleet overzicht aan te leveren.	Ja	Verduidelijking. Het volledige overzicht van certificaten en diploma's van de kapitein en stuurman zijn in bezit van de Onderzoeksraad. In tabel 2 in het rapport zijn alleen de voor dit onderzoek relevante certificaten en diploma's opgenomen.
8	Rederij Doeksen	3.5.1	Het Schuitengat verbindt de haven van West-Terschelling met het vaarwater de Vliestroom. Sinds 2016 is de vaargeul door Rijkswaterstaat aangemerkt als normaal vaarwater. De vaargeul maakt volgens Rijkswaterstaat geen onderdeel uit van de veerbootroutes op de Waddenzee; er geldt volgens Rijkswaterstaat een maximumsnelheid van 20 km/u.	In wet- en regelgeving komt de term "veerbootroute" enkele keren voor, maar het is niet duidelijk wat de definitie is. Om die reden is het logisch om bij de taalkundige betekenis van de term veerbootroute aan te sluiten: een veerbootroute is een route waar (zeer regelmatig) veerboten varen. Zo bezien is het Schuitengat een veerbootroute waar geen maximumsnelheid voor de Tiger geldt.  Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen, omdat het in ieder geval helder is dat Rijkswaterstaat zich op dit moment op het standpunt stelt dat het Schuitengat geen veerbootroute is en dat er zodoende een maximumsnelheid van 20 km/u zou gelden.	Nee	Rijkswaterstaat is duidelijk in het document 'Schuitengat Aanpassing vaarwegmarkering, April 2016'. Dit document staat ook als bron weergegeven in de voetnoot.
9	Rederij Doeksen	3.5.3	Het Schuitengat valt volgens Rijkswaterschap niet onder deze uitzondering; in die vaarweg mag door geen enkel schip sneller gevaren worden dan 20 km/u, ongeacht het tijdstip.	Zie in 3.5.1 hierboven.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 8.
10	Rederij Doeksen	4.1	De toegestane vaarsnelheid is voor beide vaartuigen volgens Rijkswaterschap 20 km/u. De veerboot overschreed de snelheid met 35 km/u en de watertaxi met 9,3 km/u.	Zie in 3.5.1 hierboven.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 8.
11	Rederij Doeksen	4.1	In plaats van:  <i>"Uit onderzoek komt naar voren dat het bij de rederij van de veerboot bekend was dat er in het Schuitengat een snelheidslimiet geldt."</i>  <i>"Uit onderzoek komt naar voren dat het bij de rederij van de veerboot onduidelijk was of er in het Schuitengat voor de Tiger een snelheidslimiet geldt."</i>	Zie in 3.5.1 hierboven.  De vaarsnelheid was voorafgaand aan het ongeval op 21 oktober 2022 geen onderwerp van bespreking tussen ons (de rederij) en Rijkswaterstaat en/of de Brandaris bij formele en informele contacten met deze partijen. Voor zover wij weten zijn onze kapiteins hier ook niet op aangesproken. Vanwege de enorme impact van het ongeval op alle betrokkenen kiezen wij er nu voor om het standpunt van Rijkswaterstaat over de vaarsnelheid te respecteren en proactief op de vaarsnelheden te controleren.	Nee	Uit interviews komt naar voren dat er bij de rederij wel medewerkers waren die op de hoogte waren van de snelheidslimiet in het westelijk deel van het Schuitengat.
12	Rederij Doeksen	4.1	Afhankelijk van de omstandigheden maakten de kapiteins de inschatting welke route het veiligst en efficiëntst zou zijn. De rederij gaf, bij gelijke omstandigheden en wanneer nautisch verantwoord, de voorkeur aan de route door het Schuitengat.	Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen, omdat de zin daardoor beter aansluit bij de werkelijkheid en de antwoorden die omtrent dit punt tijdens de interviews zijn gegeven.	Ja	Verduidelijking.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
13	Rederij Doeksen	4.1	In plaats van:  <i>"De rederij wilde bijvoorbeeld graag verlichte betonning en zag er een voordeel in om met hogere snelheid door de vaargeul te varen, onder andere omdat het een kortere route is en hiermee tijds winst oplevert en brandstof bespaart."</i>  <i>"De rederij wilde bijvoorbeeld graag verlichte betonning en zag er een voordeel in om bij gelijke omstandigheden en wanneer nautisch verantwoord door het Schuitengat te varen, omdat het een kortere route is en dus brandstof bespaart. Dat is goed voor het milieu en voor kostenbesparing."</i>	Het gaat ons niet om de tijds winst, maar om het feit dat de route via het Schuitengat korter is. Het is aan onze kapiteins zelf om op basis van alle omstandigheden de te varen route te kiezen. Wanneer alle omstandigheden voor een veilige vaart gelijk zijn, geven wij er als rederij de voorkeur aan dat onze kapiteins de kortste route kiezen. Dat bespaart brandstofkosten en is ook beter voor het milieu.	Ja	Verduidelijking.
14	Rederij Doeksen	4.1	In plaats van:  <i>"Daarbij beschouwde de rederij het Schuitengat als een veerbootroute waarop door de snelle veerboten altijd harder dan 20 km/u gevaren kon worden. De reden hiervoor was dat voor de rederij de definitie van veerbootroute niet eenduidig was. De bekendmaking waarin de snelheidslimiet op de Waddenzee staat, definieert niet wat een veerbootroute is."</i>  <i>"Daarbij beschouwde de rederij het Schuitengat als een veerbootroute waarop door haar snelboten sneller dan 20 km/u gevaren kon worden. De reden hiervoor is dat de term "veerbootroute" enkele keren voorkomt in wet- en regelgeving, maar dat het niet duidelijk is wat de definitie is. De bekendmaking waarin de snelheidslimiet op de Waddenzee staat, definieert niet wat een veerbootroute is. De toelichting vermeldt slechts dat: "De benoemde vaarroutes waar geen snelheidslimiet van toepassing is, zijn de ruime betonde vaarwateren en intensief bevaren veerroutes". Onduidelijk is echter wat de wetgever heeft bedoeld met "intensief bevaren veerroutes"."</i>	Zie in 3.5.1 hierboven.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 8. Er is geen feitelijke onjuistheid geconstateerd.
15	Rederij Doeksen	4.1	In plaats van:  <i>"De rederij vindt dat het Schuitengat een veerbootroute zou moeten zijn en voer daar met dezelfde snelheden als ze deed op de Slenk."</i>  <i>"De rederij beschouwt het Schuitengat als een veerbootroute en voer daar met dezelfde snelheden als ze doet in de Slenk."</i>	Zie in 3.5.1 hierboven.	Ja	Verduidelijking.
16	Rederij Doeksen	4.1	In plaats van:  <i>"Beide schepen varen structureel te hard en de verkeersleiders hadden de schepen al vaker gewezen op het feit dat ze te hard voeren. Hier werd geen gehoor aan gegeven."</i>  <i>"Beide schepen voeren volgens Rijkswaterstaat structureel te hard."</i>	Voor zover bij ons bekend, zijn de kapiteins van onze snelboten niet aangesproken door Rijkswaterstaat en/of de Brandaris op hun vaarsnelheid in het Schuitengat. Het onderwerp is ook niet aan de orde geweest tijdens andere formele of informele contacten tussen Rijkswaterstaat en de rederij. Evenmin heeft Rijkswaterstaat boetes opgelegd aan onze kapiteins voor te snel varen in het Schuitengat.	Nee	Volgens Rijkswaterstaat en de verkeersleiders van de Brandaris zijn de schepen van de rederij hierop aangesproken.
17	Rederij Doeksen	4.2	<i>"In het BPR staat dat vaarweggebruikers zoveel mogelijk de stuurboordzijde van het vaarwater dienen aan te houden."</i>	Deze weergave is onvolledig: de genoemde regel geldt alleen bij slecht zicht (zie artikel 6.29 lid 1 BPR).	Ja	Feitelijke correctie.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
18	Rederij Doeksen	4.2	<i>"In beginsel dienen vaarweggebruikers zich aan de geldende vaarregels te houden, die van toepassing zijn op het vaarwater waar zij zich bevinden. Echter, goed zeemanschap kan ander handelen vragen."</i>	Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen, omdat goed zeemanschap met zich mee kan brengen dat van de overige regels juist moet worden afgeweken om een gevaarlijke situatie te voorkomen.	Nee	Uitzonderingen op deze regels kunnen zich voordoen, maar worden niet uitputtend opgesomd. Daarom geldt het in beginsel.
19	Rederij Doeksen	4.2	De snelle veerboot en de watertaxi naderden elkaar op tegengestelde koersen maar volgens het voorstel van de kapitein van de snelle veerboot om elkaar stuurboord-stuurboord te passeren in hetzelfde vaarwater.	Wij adviseren de toevoeging in groen op te nemen ter verduidelijking, omdat deze toevoeging belangrijke context geeft bij het begrip 'tegegengestelde koers'.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 4.
20	Rederij Doeksen	4.2	<i>"De kapitein nam het initiatief om de communicatie te starten met de schipper van de watertaxi om een passeerafspraak te maken. Dit deed hij op zo een manier dat de communicatie tussen de kapitein en de schipper niet eenduidig was. Ook bevatte het voorstel voor een passeerafspraak tegenstrijdigheden die door de schipper van de watertaxi verkeerd begrepen konden worden. De passeerafspraak kwam niet tot stand doordat de schipper de afspraak niet bevestigde."</i>	Deze weergave is onvolledig, desgewenst kunnen wij een toelichting geven.	Nee	Er is geen inhoudelijke reactie gegeven op dit oranje tekst blok. Het oranje blok geeft de conclusie weer. Een gedetailleerde onderbouwing wordt in de tekst voor het oranje blok gegeven.
21	Rederij Doeksen	4.2	<i>"In beginsel...beperkt was" (p. 22-27)</i>	Wij menen dat op verschillende plekken in par. 4.2 het BPR niet goed is toegepast, zie bijvoorbeeld (naast de voorbeelden hierboven) p. 22 regel 3 tot en met 14.	Ja	Feitelijke correctie.
22	Rederij Doeksen	5	<i>"Bij zowel de rederij als het Watertaxibedrijf was het bekend dat er een snelheidslimiet geldt in het Schuitengat."</i>	Zie 3.5.1 hierboven. Deze conclusie is onjuist en dient waar het onze wetenschap betreft te worden aangepast.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 11.
23	Rederij Doeksen	5	In plaats van:  <i>"Al het varend personeel moet hiermee oefenen."</i>  <i>"Alle kapiteins en stuurlieden moeten hiermee oefenen."</i>	Het betreft alleen de kapiteins en stuurlieden en niet al het varend personeel (waaronder ook onze matrozen en machinisten vallen).	Ja	Feitelijke correctie.
24	Rederij Doeksen	5	In plaats van:  <i>"De veerboten varen alleen nog door de Slenk en indien er door het Schuitengat moet worden gevaren (als men via Vlieland vaart) dan wordt daar maximaal 20km per uur gevaren."</i>  <i>"Wanneer de veerboten door het Schuitengat varen wordt erop toegezien dat daar maximaal 20km per uur wordt gevaren."</i>	Onze kapiteins bepalen nog steeds de vaarroute afhankelijk van de relevante omstandigheden. Zowel de route via het Schuitengat als de route via de Slenk worden door onze schepen nog steeds als vaarroute gebruikt. Vanwege de enorme impact van het ongeval op alle betrokkenen kiezen wij er nu voor om het standpunt van Rijkswaterstaat over de vaarsnelheid te respecteren en proactief op de vaarsnelheden te controleren.	Ja	Feitelijke correctie.
25	Schipper watertaxi	2	De watertaxi...naar Terschelling	De watertaxi is niet vijf minuten later dan de geplande vertrektijd vertrokken. De watertaxi vertrok zelfs - zoals meestal en opgemerkt onder regelnummer 8 - iets eerder dan de geplande vertrektijd.	Ja	Feitelijke correctie.
26	Schipper watertaxi	2	Het is...snelheid niet.	De verdediging stelt zich op het standpunt dat eenzelfde soort opmerking dan op zijn minst ook geplaatst te worden ten aanzien van de snelheid van de Tiger	Ja	Verduidelijking.
27	Schipper watertaxi	2	De snelle...aan bakboordzijde	Indien deze zinsnede gebaseerd is op de radarbeelden van de Brandaris, dan wordt daarover opgemerkt dat onduidelijk is of deze radarbeelden nauwkeurig en betrouwbaar zijn.	Nee	Voor het onderzoek gebruikt de Onderzoeksraad verschillende informatiebronnen.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
28	Schipper watertaxi	2	Figuur 1	De verdediging betwist de betrouwbaarheid van de gemaakte figuur en daarmee ook of een dergelijk figuur gebruikt kan worden voor een rapport. De verdediging stelt zich op het standpunt dat dit figuur suggestief is.	Ja	Feitelijke correctie.
29	Schipper watertaxi	2	Figuur 2	De verdediging betwist de betrouwbaarheid van de gemaakte figuur en daarmee ook of een dergelijk figuur gebruikt kan worden voor een rapport. De verdediging stelt zich op het standpunt dat dit figuur suggestief is.	Ja	Feitelijke correctie.
30	Schipper watertaxi	2	Tabel 1: Tijdlijn	Zoals onder randnummer 3 opgemerkt in dit excelbestand is de watertaxi niet vijf minuten later dan de geplande vertrektijd vertrokken. De tijdlijn dient op dit punt dan ook aangepast te worden.	Ja	Feitelijke correctie.
31	Schipper watertaxi	4	De kapitein...vaarwater zat.	De verdediging kan zich niet vinden in het gebruikte werkwoord 'oplossen'. Dit met name in het licht van het onafgeronde marifooncontact in het kader van een passeerafspraak.	Ja	De Onderzoeksraad kan zich vinden in de opmerking dat het woord 'oplossen' in deze context niet de juiste woordkeuze is. De formulering is aangepast.
32	Schipper watertaxi	4	Figuur 7 (drietal illustraties)	De verdediging betwist de betrouwbaarheid van de gemaakte illustraties en daarmee ook of een dergelijke illustraties kunnen worden gebruikt in dit rapport. De drie illustraties die samen figuur 7 vormen zijn in de visie van de verdediging suggestief.	Deels	Zie toelichting bij inzagereactie 5.
33	De Bazuin Watertaxi BV		De watertaxi vertrok vijf minuten later dan de geplande vertrektijd, om 6.35 uur, vanuit de haven van Harlingen naar Terschelling	De watertaxi is op tijd vertrokken. Uit de AIS-data van de watertaxi blijkt dat zij omstreeks 06:28 uur is vertrokken uit de haven van Harlingen. Omstreeks 06:32 uur was zij in de havenmond.	Ja	Feitelijke correctie.
34	De Bazuin Watertaxi BV		Toen de snelle veerboot door de eerste bocht van het Schuitengat voer, stelde de stuurman zijn radar in op een bereik van 1,5 NM om het gehele Schuitengat te overzien. Op dat moment zag hij de watertaxi op zijn radar en elektronische kaart naderen.	Op welk bereik stonden de elektronische kaarten van de kapitein en de stuurman van de snelle veerboot ingesteld?  Waren de radars aan boord van de snelle veerboot ingesteld op 'Off Centre' of 'Centre'?	Nee	Geen feitelijke onjuistheid geconstateerd.
35	De Bazuin Watertaxi BV		Het is uit het onderzoek niet duidelijk geworden wat het exacte moment was waarop de schipper de snelle veerboot op zijn radar zag, hij reduceerde zijn snelheid niet. De watertaxi had op dat moment een snelheid van 29,3 km/u.	Het rapport vermeldt dat de watertaxi haar snelheid kort voor de aanvaring niet heeft gereduceerd. Het valt De Bazuin op dat een dergelijke toevoeging ontbreekt bij de snelle veerboot, waarvoor hetzelfde geldt. Elders in het rapport wordt voor de snelle veerboot wel vermeldt dat zij haar snelheid niet reduceerde.  De Bazuin vraagt zich af of het mogelijk is om de snelheid van de schepen tot 'achter de komma' te bepalen vanwege de invloed van onder meer de stroming en golfbewegingen en de interval tussen de AIS-signalen.	Deels	Deze verduidelijking is reeds overgenomen, zie inzagereactie 26.  Voor het onderzoek gebruikt de Onderzoeksraad verschillende informatiebronnen. De betrouwbaarheid van deze bronnen is door de Raad gevalideerd. Op basis van deze onderzoeksinformatie was een snelheid tot één decimaal vast te stellen. Het is correct dat afhankelijk van de stroming en golfbewegingen de snelheid op elk moment in de tijd varieert.
36	De Bazuin Watertaxi BV		Vervolgens riep de kapitein van de snelle veerboot, zonder de vaarsnelheid te reduceren, ter hoogte van de groene boei SG13 en de rode boei SG14 de schipper van de watertaxi op: 'Stormloper goeiemorgen, de Tiger. Wat gaan we doen?'.	Uit de radarbeelden van Rijkswaterstaat blijkt dat de eerste marifoonoproep van de snelle veerboot aanvangt op het moment dat de snelle veerboot voorbij rode boei SG14 is.	Ja	Feitelijke correctie.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
37	De Bazuin Watertaxi BV		De snelle veerboot voer op dat moment in het midden van het vaarwater en de watertaxi aan bakboordzijde.	<p>De Bazuin veronderstelt dat de opmerkingen in het conceptrapport over de positie van de watertaxi in het vaarwater zijn gebaseerd op de radarbeelden van Rijkswaterstaat. De Bazuin is onbekend met de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van deze radarbeelden.</p> <p>De radarbeelden van de verkeerscentrale van de Brandaris zijn primair bedoeld om de posities van schepen te bepalen ten behoeve van het begeleiden en adviseren van het scheepvaartverkeer. Voor het begeleiden van het scheepvaartverkeer is een grote mate van nauwkeurigheid niet vereist. Ook is het voor de verkeersleiders op de Brandaris niet relevant om exact te weten waar een schip vaart.</p> <p>De radarbeelden van de verkeerscentrale Brandaris zijn voor een geheel ander doel gebruikt dan het doel waarvoor de radarbeelden zich primair lenen. De Bazuin veronderstelt dat de radarbeelden gebruikt zijn om na het incident tot een analyse te (kunnen) komen, waarbij tevens conclusies worden getrokken over de exacte positie van de beide betrokken schepen. De Bazuin plaatst vraagtekens bij of de radarbeelden de vereiste nauwkeurigheid en betrouwbaarheid hebben om op basis daarvan dergelijke conclusies te (kunnen) trekken. Het doel van de radarbeelden van de verkeerscentrale Brandaris is zoals hiervoor aangegeven immers geheel anders.</p> <p>Daar komt bij dat de verkeerscentrale van de Brandaris toebehoort aan Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat overziet met een beperkt aantal radarscanners de gehele Waddenzee. Hierdoor dienen deze scanners lange afstand scanners te zijn. Ook deze constatering kan in visie van De Bazuin gevolgen hebben voor de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de radarbeelden.</p> <p>Op basis van de radarbeelden bevindt de watertaxi zich op het moment van de eerste oproep van de snelle veerboot midvaarwater.</p>	Nee	De posities van zowel de watertaxi als de snelboot zijn afgeleid uit meerdere bronnen. De watertaxi bevond zich aan bakboordzijde van het midden van het vaarwater.
38	De Bazuin Watertaxi BV			<p>De Bazuin merkt op dat 'Figuur 1' en 'Figuur 2' niet stroken met de werkelijkheid ter plaatse op het moment van het voorval. De Bazuin doelt hierbij met name op de betonning in het Schuitengat. De betonning lag op het moment van de aanvaring anders dan de posities die zijn weergegeven in gebruikte zeekaarten. De betonning in het Schuitengat verandert snel. De Bazuin wijst bijvoorbeeld op 'Scheepvaartbericht-Rijkswaterstaat-2023-5522' van 7 september 2023, waarin is gemeld dat diverse tonnen zijn verlegd in verband met verzanding aan de rode zijde van het vaarwater.</p> <p>De exacte(re) positie van de betonning op het moment van de aanvaring kan beter worden bepaald op basis van de radarbeelden van Rijkswaterstaat (met inachtneming van de eerdere opmerking van De Bazuin over die radarbeelden).</p> <p>Het is De Bazuin onbekend in hoeverre de conclusies in het conceptrapport zijn gebaseerd op 'Figuur 1' en 'Figuur 2'.</p>	Ja	Feitelijke correctie.
39	De Bazuin Watertaxi BV			De Bazuin verwijst naar haar eerdere opmerking over het tijdstip van vertrek van de watertaxi uit Harlingen, te weten 06:28 uur en niet 06:35 uur.	Ja	Feitelijke correctie.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
40	De Bazuin Watertaxi BV		De benodigde binnenvaartcertificaten gelden voor dit schip.	Op welke certificaten doelt het conceptrapport?	Nee	Verduidelijking, zie inzagereactie 69.
41	De Bazuin Watertaxi BV		Volgens de wet- en regelgeving is er geen speciale opleiding of training voor nodig om met een snel schip te mogen varen.	Bedoelt het conceptrapport dat voor het besturen van een snel schip géén verdere opleiding of training vereist is ten opzichte van een groot schip?	Deels	Verduidelijking.
42	De Bazuin Watertaxi BV		Daarnaast gebruikten de kapitein en eerste stuurman een elektronische kaart met AIS gegevens	De Bazuin verwijst naar haar eerdere vraag over de instelling van de elektronische kaarten van de snelle veerboot.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 34.
43	De Bazuin Watertaxi BV		Eén vaste marifoon werd niet gebruikt, één vaste marifoon stond ingesteld op kanaal 2 (blokgebied VTS Brandaris) en één vaste marifoon stond ingesteld op kanaal 10 (haven Terschelling).	De Bazuin merkt op dat marifoonkanaal 10 het kanaal is voor schip-schipverkeer, het uitluisterkanaal buiten de blokgebieden. Het marifoonkanaal voor de haven van Terschelling is marifoonkanaal 12.	Ja	Feitelijke correctie.
44	De Bazuin Watertaxi BV		... tijdens de vaart op binnenwater (inclusief IJsselmeer en Waddenzee) het roer worden bediend door een persoon die in het bezit is van een groot vaarbewijs.	Het moeten hebben van een groot vaarbewijs behoeft enige nuance gelet op de overgangsregeling die het conceptrapport op pagina's 27 t/m 30 bespreekt.  Is de verwijzing naar artikel 16, aanhef, onder d Binnenvaartbesluit correct? Zou dit géén verwijzing moeten zijn naar artikel 14, lid 1, aanhef, onder c Binnenvaartbesluit?	Ja	Feitelijke correctie.
45	De Bazuin Watertaxi BV			De watertaxi beschikte ook over AIS klasse B SOTDMA.	Ja	Verduidelijking.
46	De Bazuin Watertaxi BV		De schipper had het radarbeeld en het beeld van de elektronische kaart gedimd.	Ter voorkoming van misverstanden verzoekt De Bazuin hierbij op te merken dat met 'gedimd' wordt bedoeld op aangepast aan de lichtomstandigheden van toen.	Ja	Verduidelijking.
47	De Bazuin Watertaxi BV		Als bedoeld in Artikel 9.04 lid 3 Binnenvaartpolitiereglement	Is dit de juiste verwijzing? Artikel 9.04 lid 3 BPR luidt als volgt: "Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen is het niet toegestaan het vaarwater op te kruisen." Is hier niet bedoeld te verwijzen naar artikel 9.07 lid 4 BPR, te weten: "De in het tweede lid bedoelde uitluister- en communicatieplicht is tevens van toepassing op een klein schip, wanneer het de in het derde lid bedoelde stoffen vervoert, of wanneer het een klein schip betreft dat is uitgerust met een marifooninstallatie."	Ja	Feitelijke correctie.
48	De Bazuin Watertaxi BV		Het Schuitengat verbindt de haven van West-Terschelling met het vaarwater de Vliestroom. Sinds 2016 is de vaargeul door Rijkswaterstaat aangemerkt als normaal vaarwater. De vaargeul maakt geen onderdeel uit van de veerbootroutes op de Waddenzee; er geldt een maximumsnelheid van 20 km/u. Sinds mei 2016 bestaat de vaarwegmarkering uit rode en groene tonnen. Deze tonnen hebben geen verlichting. Alle beroeps- en recreatievaart (dus ook veerboten en watertaxi's) kunnen op eigen verantwoordelijkheid gebruikmaken van de route	De Bazuin verwijst naar haar eerdere opmerking over 'Figuur 1' en 'Figuur 2' en de regelmatige noodzaak tot het verleggen van de betonning in het Schuitengat vanwege de omstandigheden ter plaatse. De kaartposities van de betonning kunnen anders zijn dan in werkelijkheid.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 38.
49	De Bazuin Watertaxi BV		Dit houdt in dat de betonning aan bakboord rood van kleur en stomp van vorm is en dat deze aan stuurboord groen van kleur en spits van vorm is.	Bezien vanuit de betonningsrichting. Of dit ook voor de schepen zo is, hangt af van hun vaarrichting.	Ja	Verduidelijking.



Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
50	De Bazuin Watertaxi BV		In het Schuitengat voer de watertaxi met een snelheid van 15,8 knopen (29,3 km/u). De veerboot had een snelheid van 29,7 knopen (55 km/u). De toegestane vaarsnelheid is voor beide vaartuigen 20 km/u. De veerboot overschreed de snelheid met 35 km/u en de watertaxi met 9,3 km/u. Dat betekent dat beide schepen te snel voeren. Beide schepen zijn ontworpen om snel te kunnen varen	De Bazuin vraagt zich af of het mogelijk is om de snelheid van de schepen tot 'achter de komma' te bepalen vanwege de invloed van onder meer de stroming en golfbewegingen en de interval tussen de AIS-signalen.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 35.
51	De Bazuin Watertaxi BV		Met zijn vaartuigen is het Watertaxibedrijf erop gericht om personen snel van de ene plek naar de andere plek over te varen. De eigenaar van het bedrijf is ervan op de hoogte dat in het Schuitengat een snelheidslimiet geldt. Voor het Watertaxibedrijf is het vervoeren van personen over de kortste en snelste route het meest lucratief. Het is voor het bedrijf vanuit economisch perspectief onaantrekkelijk om langzaam te varen op (een deel van) de route. Om zijn concurrentiepositie te behouden voer het Watertaxibedrijf met de watertaxi's ook 's nachts en in het Schuitengat harder dan 20 km/u	De Bazuin kan de woordkeuze voor 'lucratief' niet plaatsen in het licht van de woordkeuze bij voor de snelle veerboot ("hiermee tijdswinst oplevert en brandstof bespaart").  Waar baseert het conceptrapport op dat de snelheid gekozen is om de concurrentiepositie te behouden? Dit is niet het geval.	Deels	De Onderzoeksraad kan zich vinden in een aanpassing van de formulering. Wel is de Onderzoeksraad van mening dat het uitbaten van een Watertaxibedrijf het efficiëntst is op het moment dat de watertaxi's de snelste en kortste route kunnen nemen.
52	De Bazuin Watertaxi BV		Voor het Watertaxibedrijf was het Schuitengat de kortste en snelste route.	Dit geldt evenzeer voor de rederij.	Deels	Verduidelijking. De alinea voorafgaand aan de conclusie gaat in op de verschillende motivaties om in het Schuitengat sneller te varen dan is toegestaan.
53	De Bazuin Watertaxi BV		Dit resulteerde erin dat de snelle veerboot en de watertaxi elkaar tegenkwamen in een bocht in het Schuitengat ter hoogte van de boeien SG13 en SG 14.	De schepen kwamen elkaar tegen tussen SG10 en SG 12 (rode kant) en SG 11 en SG11a (groene kant), blijkt uit de radarbeelden.	Ja	Feitelijke correctie.
54	De Bazuin Watertaxi BV		In de gevallen waarbij schepen de stuurboordzijde van het vaarwater aanhouden – vrije bakboord-bakboord passage – heeft het aanpassen van de snelheid nauwelijks tot geen effect op een aanvaringsrisico. Indien zich een afwijkende situatie voordoet waarbij bijvoorbeeld één van de schepen geen stuurboordzijde aanhoudt, zoals het geval was bij het incident, zorgt een afname van de snelheid voor meer afstemmings- en handelingstijd om een aanvaring te voorkomen.	Voor de positie van de watertaxi in het vaarwater verwijst De Bazuin naar wat zij eerder heeft opgemerkt over de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de radarbeelden van Rijkswaterstaat.	Nee	De posities van zowel de watertaxi als de snelboot zijn afgeleid uit meerdere bronnen. De watertaxi bevond zich aan bakboordzijde van het midden van het vaarwater.
55	De Bazuin Watertaxi BV		De kapitein loste dit op door de schipper van de watertaxi op te roepen om te vragen wat zijn bedoeling was, toen hij zag dat de watertaxi aan bakboordzijde van het vaarwater zat.	Waarom vermeldt het conceptrapport dat een voorrangverplichting van de snelle veerboot is 'opgelost' met een onbeantwoord verzoek via de marifoon tot het maken van een passeerafspraak?  Voor de positie van de watertaxi op het vaarwater verwijst De Bazuin naar wat zij eerder heeft opgemerkt over de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de radarbeelden van Rijkswaterstaat.	Ja	Zie toelichting bij inzagereactie 31.
56	De Bazuin Watertaxi BV		De kapitein kon niet uitwijken naar stuurboord omdat de watertaxi aan de bakboordzijde van het vaarwater zat.	De Bazuin noteert dat Figuur 7 op pagina's 23 en 24 niet op schaal is. Desalniettemin toont de figuur dat de snelle veerboot genoeg ruimte had aan haar stuurboordzijde om uit te wijken. Als zij dit had gedaan, had de aanvaring niet plaatsgevonden.	Nee	Voor het onderzoek gebruikt de Onderzoeksraad verschillende informatiebronnen. De figuren zijn bedoeld om een vereenvoudigde weergave (niet op schaal) van de situatie voorafgaand en op het moment van het voorval aan te geven.



Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
57	De Bazuin Watertaxi BV		Doordat de situatie, waarbij de watertaxi aan bakboordzijde zat, mogelijk het nieuwe normaal was geworden voor de kapitein, kon zijn boodschap tegenstrijdigheden bevatten.	Waar is deze aanname op gebaseerd? Volgens De Bazuin was er géén sprake van een 'nieuw normaal' en is er géén enkele indicatie daarvan zoals het conceptrapport hier suggereert.  Voor de positie van de watertaxi in het vaarwater verwijst De Bazuin naar wat zij eerder heeft opgemerkt over de radarbeelden van Rijkswaterstaat.	Deels	Dit hoofdstuk geeft mogelijke verklaringen voor het verloop van de marifooncommunicatie tussen beide schepen. Deze mogelijke verklaringen zijn gebaseerd op onderzoeksinformatie.
58	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	1 Inleiding	"snelle veerboot" wijzigen in "snel schip, hierna te noemen snelle veerpont".	Snelle veerboot is geen gedefinieerd vaartuig. Volgens de definities in de regelgeving is de Tiger ook geen veerboot. Het schip is gecertificeerd als passagiersschip voor dagtochten. Het schip kan sneller dan 40 km per uur, waardoor het een snel schip is in de zin van het BPR. Door het feitelijk gebruik is het een snelle veerpont in de zin van de Binnenvaartwet.	Deels	De term 'snelle veerboot' wordt in het rapport vervangen door de term 'snelboot'. Snelboot is de gangbare term binnen de gemeenschap voor dit schip. De juiste juridische term wordt verderop in het rapport uitgelegd.
59	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	1. Inleiding	"watertaxi" wijzigen in "snelle motorboot, hierna te noemen watertaxi"	Watertaxi is geen gedefinieerd vaartuig. Het is een snelle motorboot in de zin van het BPR en een snelle veerpont in de zin van de Binnenvaartwet.	Nee	De term 'watertaxi' wordt in het rapport gehanteerd. In de analyse wordt uitgelegd dat de term watertaxi juridisch niet bestaat en wat de juridisch correcte definitie volgens de Binnenvaartwet is.
60	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		Suggestie is om hier al toe te voegen dat het donker was op het moment van vertrek van de schepen		Ja	Verduidelijking.
61	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2 Toedracht	Er waren [...] 21 passagiers	Op p. 9 regel 10 wordt gesproken over 28 opvarenden, dat strookt niet met zes medewerkers en 21 passagiers	Ja	Feitelijke correctie.
62	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2 Toedracht	Zeekaart versie	Onze informatie over de gang van zaken is anders. Uit de onderste figuur blijkt dat de Stormloper stijf aan de rode kant gevaren heeft. Op basis van de radarbeelden blijkt een ander beeld. (zie bijlage) De gele vlekken geven de radarecho weer, de groene driehoek wordt afgeleid uit AIS data. De bodemligging in het westelijk gedeelte van het Schuitengat is behoorlijk veranderlijk, en het lijkt alsof de radarbeelden (inclusief fysieke echo van de radarreflector op de boeien) ten tijde van het ongeluk niet in lijn zijn met het getoonde figuur uit de zeekaart. Ook de positie van de Tiger thv SG14 lijkt niet midden van de geul te zijn (zoals wel uit de radarbeelden blijkt), maar juist heel erg aan de rode kant. Het is niet duidelijk van welke datum de zeekaart is die is gebruikt als onderlegger voor het plotten van het gevaren traject. Ook is niet duidelijk wat de bronvermelding is van de posities van de schepen.	Ja	Feitelijke correctie.
63	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2 Toedracht	"Twee opvarenden kwamen om het leven", suggestie is om hier al toe te voegen dat twee personen nog vermist waren.	Het geeft een beter beeld om de twee vermisten ook te noemen. Dat geeft meer duiding aan de situatie op dat moment en het vervolg in samenwerking met een schip van de kustwacht.	Ja	Verduidelijking.
64	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2 Toedracht	Suggestie is om toe te voegen dat ook de gevonden persoon is overleden		Nee	De vermiste persoon werd op 6 november 2022 gevonden op Terschelling. Hij werd dus ruim twee weken later gevonden waaruit afgeleid kan worden dat de persoon is overleden.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
65	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2.1	Snelboot verlaat ongevalslocatie rond 07.40u	Bron Infraweb	Ja	Verduidelijking.
66	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	2.1	Stoffelijk overschot aangetroffen in vroege ochtend (07.50u)	Bron Infraweb	Ja	Verduidelijking.
67	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 relevante informatie	De overheersende... regende niet	Stroomrichting: Het is niet duidelijk op welke locatie deze uitspraak betrekking heeft. Op de locatie van de aanvaring heeft de geul een andere orientatie, en zal de stroming waarschijnlijk niet WNW geweest zijn. Idem voor de windsnelheid, die kan per locatie verschillen.	Ja	Feitelijke correctie.
68	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 relevante informatie	Suggestie is passagiersdienst veranderen in openbaar vervoersdienst	Heeft de voorkeur om aan te sluiten bij de wettekst Binnenvaartwet/-besluit en -regeling	Ja	Verduidelijking.
69	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.1	De snelle [...] het Binnenvaartpolitiereglement	De classificering die samenhangt met de certificaten is op basis van de/het Binnenvaartwet/Binnenvaartbesluit/Binnenvaartregeling. Of het schip onder de definitiebepaling van snel schip in het BPR valt heeft te maken met de toepasselijkheid van voorschriften uit het BPR. Niet met de certificaten en technische voorschriften.	Ja	Verduidelijking.
70	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.1	toevoegen	Vaarbewijsplicht gezagvoerder primair verplichting artikel 25 van de Binnenvaartwet (=vereiste vaarbevoegdheidsbewijs). Bedienen en in stuurhut is in BPR geregeld.	Ja	Verduidelijking.
71	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 relevante informatie	Op een snel schip... radarpatent - kwalificatiecertificaat binnenvaart vervangen door kwalificatiecertificaat schipper - aanvullen met specifieke vergunningen (M) maritieme wateren en varen met Radar ( R) - voor binnenvaartuigen vervangen voor alle binnenwateren.	EU-kwalificatiecertificaat schipper <a href="https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/eu-kwalificatiecertificaat-schipper-1.htm">https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/eu-kwalificatiecertificaat-schipper-1.htm</a> met specifieke vergunning M maritieme wateren en specifieke vergunning varen met radar <a href="https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/specifieke-vergunning-voor-varen-met-behulp-van-radar.htm">https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/specifieke-vergunning-voor-varen-met-behulp-van-radar.htm</a> Groot vaarbewijs AB is Groot vaarbewijs alle binnenwateren.	Ja	Verduidelijking.
72	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 relevante informatie	"Geldigheid onbeberkt" (5e kolom) lijkt niet te kloppen. Oud regime: keuren vanaf 50, 55, 60, 65 en daarna ieder jaar, na afgifte nieuwe EU kwalificatie. Vanaf 50 jaar moesten schippers zich laten herkeuren voor het Groot Vaarbewijs of Rijnpatent. Voor de houders van een kwalificatiecertificaat schipper is die leeftijd onlangs bijgesteld naar 60 jaar. Het kwalificatiecertificaat schipper dient iedere 13 jaar te worden verlengd. Boven de 60 jaar moeten schippers zich iedere 5 jaar laten herkeuren en boven de 70 jaar iedere 2 jaar.	De geldigheid van de specifieke vergunning maritieme wateren hangt samen met de geldigheid van het EU kwalificatiecertificaat schipper waar het op bijgeschreven staat. <a href="https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/omwisselen-naar-eu-kwalificatiecertificaat-schipper.htm">https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/omwisselen-naar-eu-kwalificatiecertificaat-schipper.htm</a>	Ja	Feitelijke correctie.
73	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.1	Uit de [...] januari 2022	Dit volgt niet direct uit de richtlijn, maar op dit moment uit artikel 7.11a van de Binnenvaartregeling. Een artikel dat is ingevoegd ter implementatie van de richtlijn.	Ja	Feitelijke correctie.
74	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.1	Op de [...] Tabel 2	Er wordt geen aandacht besteed aan de de bemanning die is voorgeschreven op grond van de Binnenvaartregeling en met welke exploitatiewijze werd gevaren. Daarnaast staat er een typo tussen de haakjes "zei Tabel 2".	Deels	De exploitatiewijze van de snelboot wordt niet relevant geacht voor dit onderzoek. De typefout is gecorrigeerd.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
75	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.1	Voor het [...] Nautisch nodig	De verplichting tot het hebben van de opleiding Zoute Veren Nautisch geldt op grond van artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling voor veerboten. Een veerpont zoals de Tiger valt niet onder de definitie die in de Binnenvaartregeling wordt gegeven aan veerboot.	Ja	Het hebben van de opleiding Zoute Veren is een aanvullende eis van de rederij. De opmerking is overgenomen.
76	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.3.1	"één .....Terschelling"	Marifoonkanaal haven Terschelling is VHF 12. VHF-kanaal 10 is nautisch interschip verkeer/aanroepkanaal binnenwateren, buiten VTS blokgebied.	Ja	Zie toelichting bij inzagereactie 43.
77	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.2	Voetnoot 16	Er wordt verwezen naar artikel 16, onderdeel d, van het Binnenvaartbesluit. Daaruit volgt dat voor dit type schip niet kan worden volstaan met een klein vaarbewijs. De plicht een groot vaarbewijs te hebben volgt echter uit artikel 14, eerste lid, onderdeel c, subonderdeel 2°, van het Binnenvaartbesluit.	Ja	Feitelijke correctie.
78	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.3.2	Op de [...] Tabel 3	Er wordt geen aandacht besteed aan de de bemanning die is voorgeschreven op grond van de Binnenvaartregeling en met welke exploitatiewijze werd gevaren.	Nee	Zie toelichting bij inzagereactie 74.
79	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.4.4	"Ieder schip... vindt". Invoegen woord "gevaarlijke" voor "stoffen"		Ja	Verduidelijking.
80	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.5.1	"Varen... slenk".	De Reede = "Vlierede" of "Vliestroom"	Ja	Feitelijke correctie.
81	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.5.1	"Het Schuitengat of de West Meep en Slenk"	Westelijk en oostelijk gedeelte van het Schuitengat of de West Meep en Slenk en oostelijk gedeelte van het Schuitengat. Het zou goed zijn om duidelijk onderscheid te maken tussen westelijk en oostelijk gedeelte van het Schuitengat. Het oostelijk gedeelte maakt onderdeel uit van beide routes, en is ook onderdeel van de veerbootroute. Het westelijk gedeelte is dat niet. Dit kan op meerdere plekken in het rapport verduidelijkt worden.	Ja	Verduidelijking.
82	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.5.3	Toevoeging	snelle motorboten mogen NOOIT 's nachts sneller dan 20 km/u varen. Het wettelijk kader wordt geschetst, maar niet wordt aangegeven dat 's nachts niet snel mag worden gevaren door deze schepen.	Nee	Onder het kopje watertaxi wordt uitgelegd in welke zones en wanneer een snelle motorboot harder mag varen dan 20 km/u.
83	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.5.1	Bronvermelding moet zijn: Koninklijke Marine of Defensie	De kaarten worden uitgegeven door de Dienst der Hydrografie	Ja	Feitelijke correctie.
84	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.5.3 Snelheidslimiet	"Op de gehele ... maximum vaarsnelheid van 20 km/u voor alle schepen"	Bij besluit van 18 juli 2002/DNN 2002/4911 Rijkswaterstaat directie Noord Nederland is 'alle schepen' aangepast naar 'geldt op de gehele Waddenzee een maximum vaarsnelheid van 20 Km/uur (circa 11 Knopen) voor alle mechanisch voortbewogen schepen'	Ja	Feitelijke correctie.
85	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3 Relevante informatie/3.5.3 Snelheidslimiet		In beide gevallen wordt de conclusie dat er op die locatie in het Schuitengat dus maximaal 20 km/u mag worden gevaren, niet expliciet benoemd.	Nee	Zie laatste zin alinea 3.5.3.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
86	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	3.5.3	Tevens is [...] een passagiersschip	Het dient duidelijk te zijn dat het gaat om de definitie van passagiersschip uit het BPR. Als veerpont valt de Tiger niet onder de definitie van passagiersschip uit het Binnenvaartbesluit.	Ja	Verduidelijking.
87	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	Goed om te benoemen dat de maximale snelheid gedefinieerd is door het water, en dat de genoemde snelheden (afgeleid uit AIS?) betrekking hebben op de snelheid over de grond. Het verschil tussen beide zit in de stroomsnelheid. De snelheid door het water van de watertaxi zal iets hoger geweest zijn vanwege het afgaande tij, de snelheid door het water van de Tiger iets lager, om dezelfde reden.		Ja	Verduidelijking.
88	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	Deze ... vaargeul	In deze alinea wordt gemist dat door RWS naar de rederij aangegeven is dat RWS geen twee routes zal gaan onderhouden d.m.v. baggeren.	Nee	In het rapport wordt aangegeven dat de gesprekken voornamelijk gingen over de inrichting en het gebruik van deze vaargeul. Het baggeren valt hieronder.
89	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"Daarbij beschouwde de rederij het Schuitengat als een veerbootroute waarop door de snelle veerboten altijd harder dan 20 km/u gevaren kon worden." Dit lijkt in tegenspraak met regel 13: "Uit onderzoek komt naar voren dat het bij de rederij van de veerboot bekend was dat er in 13 het Schuitengat een snelheidslimiet geldt."		Nee	Het hoofdstuk 4.1 geeft voldoende uitleg en context.
90	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"De reden ... niet eenduidig was."	In gesprekken en emails met RWS is meermaals bevestigd dat er een snelheidsbeperking geldt in het Westelijk gedeelte van het Schuitengat.	Nee	Geen feitelijke onjuistheid geconstateerd.
91	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"De bekendmaking .. is."	Op kaart 13 - Scheepvaartroutes Waddenzee en Noordzee in de PKB Derde nota Waddenzee zijn o.a. de veerbootroutes gedeut.	Ja	Verduidelijking.
92	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"Rijkswaterstaat... Waddenzee". Invoegen na Rijkswaterstaat "is, samen met de politie en ILT"	Politie is tevens handhaver en maakt ook deel uit van de handhavingsoverleggen (BTR) Binnenvaart toezicht regio. Ook ILT is bevoegd gezag.	Ja	Verduidelijking.
93	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"Om een... de wet". Aanvullen met "en staande worden gehouden"	Bij een overtreding van de maximum vaarsnelheid moet een klein schip, snelle motorboot op heterdaad worden betrapt en staande worden gehouden. Er moet nl. onomstotelijk worden vastgesteld wie op het moment van de overtreding aan het roer van het schip stond.	Ja	Verduidelijking.
94	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.1 Vaarsnelheid	"De... Waddenzee"	Tijdens kantooruren = minder buiten kantooruren. Patrouillevaartuigen varen in de weekenden tijdens kantooruren. (één dagdienst per dag verdeeld over oostelijk en westelijk Wad). Op werkdagen is het basisrooster 2 diensten per dag (een vroege en een late dienst verdeeld over oostelijk en westelijk Wad)	Ja	Verduidelijking.
95	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.2 vaargedrag		Aanvullend op de handhavende mogelijkheden van RWS kan ook worden benoemd dat er fysieke beperkingen en uitdagingen zijn om de snelheid op het water te kunnen vaststellen (want toegestane snelheid wordt niet gemeten ten opzichte van de waterbodem maar ten opzichte van het water dat zelf ook een bepaalde stromingssnelheid heeft).	Nee	Voor kennisgeving aangenomen. De beperkingen betreffende handhaving zijn voldoende toegelicht in het rapport.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
96	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.2 vaargedrag	"In het... houden"	Volgens onze lezing staat in het BPR niet expliciet dat je de stuurboordzijde van het vaarwater aan moet worden. Alleen voor een klein schip wordt aangegeven dat deze stuurboordwal moet houden maar niet op de Waddenzee. Op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen, met uitzondering van de Waal, de Boven-Rijn, de Geldersche IJssel, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen. In bijlage 15, Waddenzee is daar niet in genoemd	Ja	Feitelijke correctie.
97	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4.2	Een snel [...] voorrang verlenen	Dit gaat om artikel 1.01 BPR zijn. Uit dat artikel volgt ook niet de plicht om voorrang te verlenen. Daaruit volgt slechts welk schip onder welke definitie valt. De plicht voor snelle schepen om voorrang te verlenen volgt uit artikel 6.02 BPR. Onder voorrang verlenen valt ook wijken en stoppen.	Ja	Feitelijke correctie.
98	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		"De watertaxi... per keer"	Wekt de indruk dat dit op de dag zelf het geval was, tekst aanpassen zodat dit algemener geldt.	Ja	Verduidelijking.
99	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.2 vaargedrag	"In eerste ... zat".	Zoals eerder aangegeven, suggereren de radarbeelden een iets andere positionering van de schepen. Op de radarbeelden lijkt het erop dat op het moment van aanroepen door de Tiger op 7:12:23 de Stormloper aan de groene kant van het vaarwater zit, ook al zegt de schipper van de Tiger dat hij aan de rode kant zit.	Deels	Verduidelijking.
100	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.2 vaargedrag		Suggestie is om een legenda te maken om aan te geven wat bedoeld wordt. De rode en groene lijnen kunnen de indruk wekken dat het boeien zijn, maar die lagen niet op die manier.	Deels	Zie toelichting bij inzagereactie 5.
101	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.2 vaargedrag	"Het is... verkeersleiders"	Het is gebruikelijk dat een verkeersleider verkeersafspraken volgt en ingrijpt als het een onduidelijke afspraak is of een afspraak in strijd met de regels. Het is niet gebruikelijk dat een verkeersleider iedere verkeersafpraak bevestigt.	Nee	De informatie in het rapport is gebaseerd op interviews. De huidige formulering biedt voldoende ruimte aan verkeersleiders om in sommige gevallen afspraken niet te bevestigen.
102	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4.3	Er is [...] een watertaxi	Er wordt gesproken over een aantal begripsbepalingen die van toepassing zijn op een watertaxi. Het gaat echter om begripsbepalingen die relevant zijn voor de watertaxi, ze zijn namelijk niet allemaal van toepassing (zie bijvoorbeeld de definitie van passagiersschip)	Ja	Feitelijke correctie.
103	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4.3	Nota van [...] regelgeving voldoen	1. In het kopje staat 'advies Rijkswaterstaat' terwijl er in de alinea verder niet gerept wordt over een advies van Rijkswaterstaat. 2. Het Binnenvaartbesluit kent een eigen definitie van 'openbaar vervoersdienst'. De definitie uit de Wet personenvervoer 2000 is daardoor niet relevant. Die wordt in de toelichting slechts aangeduid ter onderbouwing waarom voor een eigen definitie is gekozen. 3. Wanneer een definitie onduidelijkheid oproept is het gebruikelijk om de toelichting na te slaan bij de wijziging/invoering van die definitie. Uit die toelichting blijkt duidelijk dat watertaxi's onder de definitie vallen. 4. Er wordt in bepalingen in regelgeving nooit direct verwezen naar verdere uitleg in de toelichting, het is een gegeven dat bij vragen over interpretatie van regelgeving de betreffende toelichting geraadpleegd dient te worden.	Deels	Titelkop aangepast. Geen verdere feitelijke correcties gegeven.

Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
104	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.3 Bedrijfsmatig vervoer van personen in een watertaxi	"Omdat... binnenschip" 25 moet 20 m zijn		Ja	Feitelijke correctie.
105	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.3 Bedrijfsmatig vervoer van personen in een watertaxi	"Omdat... binnenschip" minder dan 13 moet zijn niet meer dan 12 personen	13 komt niet voor in de wet	Ja	Feitelijke correctie.
106	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.3 Bedrijfsmatig vervoer van personen in een watertaxi	"Omdat... binnenschip" binnenschip moet zijn, gecertificeerde veerpont		Nee	De tekst in het rapport geeft een voorbeeld weer.
107	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		"Rijkswaterstaat adviseerde... vereist waren"	Deze zin lijkt tegenstrijdig: een vereiste is een feit, dat kan niet geadviseerd worden.	Ja	Feitelijke correctie.
108	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4.3	Voor de [...] en meren	Dit is niet een volledig juiste weergave van artikel 13 van het Binnenvaartbesluit. Het artikel regelt het onderscheid tussen vaarbewijzen voor rivieren kanalen en meren en vaarbewijzen voor alle binnenwateren (zie ook artikel 7.1 Binnenvaartregeling). In het derde lid wordt aangeduid welke wateren niet onder rivieren, kanalen en meren vallen en waarvoor dus aanvullende kennis nodig is. Op watertaxi's op de Waddenzee is uiteraard het tweede lid van artikel 13 van toepassing.	Ja	Feitelijke correctie.
109	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4.2	Algemene opmerking	Op de binnenwateren is een marcom certificaat A/B niet de norm. Wel is tenminste een Basiscertificaat marifonie verplicht. Zie <a href="https://www.rdi.nl/onderwerpen/marifoons-en-overige-maritieme-communicatieapparatuur/examen-en-bedieningcertificaten">https://www.rdi.nl/onderwerpen/marifoons-en-overige-maritieme-communicatieapparatuur/examen-en-bedieningcertificaten</a>	Ja	Verduidelijking.
110	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	4 Analyse/4.3 Bedrijfsmatig vervoer van personen in een watertaxi	"Op basis... veerpont"	Maar die conclusie geldt dan toch alleen voor zover het betreft het Binnenvaartbesluit, en dus niet voor het BPR. Dit behoeft naar onze mening enige nuancering in de tekst	Ja	Verduidelijking.
111	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	5 conclusies en Lessen		Bij handhaving wordt de notie gemist dat het onmogelijk is om te verbaliseren op registratieteken snelle motorboten. Hiervoor moet de Scheepvaartverkeerswet en de wet Mulder worden aangepast en/of een aanpassing van BPR art 8.04 Eigenaar.	Nee	Er is geconcludeerd dat de huidige wetgeving onvoldoende mogelijkheden biedt om goed te kunnen handhaven op vaarsnelheid.
112	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	5	Wet- en [...] de veiligheid	De watertaxi valt onder definities in de regelgeving, het is niet zo dat er geen definitie is waar de watertaxi onder valt. Het enige is dat er geen specifieke definitie voor het begrip 'watertaxi' in de regelgeving zit. Bij het gebruiken van de definities moet een onderscheid gemaakt tussen de verschillende regels die verschillende onderwerpen betreffen. Voor de/het Binnenvaartwet/-besluit/-regeling valt de watertaxi onder de definitie veerpont. Voor het BPR valt de watertaxi onder de definitie snelle motorboot.	Ja	Verduidelijking.



Nr.	Partij	Hst/paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie/onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
113	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat			Zie ook Examenisen basiscertificaat marifonie - CBR en Voorbeeldvragen theorie-examens maritieme radiocommunicatie - CBR waaruit blijkt dat operationele afspraken een onderdeel is van het examen.	Nee	Opmerking ter kennisgeving aangenomen. Geen feitelijke onjuistheden benoemd.
114	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	bijlage c.	"De.. binnenwateren" algemene beginselen moet zijn algemene bepalingen		Nee	In het BPR, Artikel 6.03 staat 'Algemene beginselen'.
115	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	bijlage c.	"De... binnenwateren"	voetnoot 38 verwijzing naar art 1.09 lijkt niet te kloppen, gaat over sturen van een schip. Wellicht wordt daar bedoeld art 6.02 algemene bepalingen?	Ja	Feitelijke correctie.