

**REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'AANVARING VAN EEN WATERTAXI MET EEN HAVENRONDVAARTBOOT - NIEUWE MAAS, 21 JULI 2021'**

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de reacties van de inzagepartijen weer. In de kolom 'Argumentatie / onderbouwing reactie' zijn door de Onderzoeksraad geen wijzigingen aangebracht, tenzij het verwijzingen naar namen/functionarissen, onderzoeksinformatie en/of strafrechtelijke informatie betreft. Die informatie is verwijderd. Op de plekken waar iets is verwijderd is dat aangeduid door middel van teksthaken, als [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv]. 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 voor Veiligheid
1	Gemeente Rotterdam	Algemene opmerking	Reactie per brief ontvangen waarin met name over een aantal lopende acties wordt geïnformeerd.		Ja	Genomen acties opgenomen in Hoofdstuk 4. Reactie gepubliceerd op onderzoekspagina website.
2	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	Algemene opmerking	Wordt meerdere keren gesproken over Verkeerscentrale Botlek.	DHMR gebruikt Verkeerscentrale Rotterdam (VCR).	Ja	Aangepast.
3	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	Algemene opmerking	Wordt meerdere keren gesproken over (enorme) drukte.	Wat is druk? Wat is de referentie van deze drukte en hoe is dat vastgesteld? Het woord druk komt 21x terug in het rapport (irt Vaarweg en gebruik Marifonie). In 3.10 worden AIS waarnemingen aangegeven, maar wat dit zegt over drukte is ons niet helemaal duidelijk. We betwisten overigens geenszins dat er op sommige momenten een aantal schepen op een klein oppervlakte zich dichtbij elkaar bevinden.	Nee	In het rapport beschrijven we een aantal situaties waarbij het druk is. Bijvoorbeeld als op het marifoonkanaal zoveel communicatie is, dat er geen ruimte voor een vertrek-melding meer is; of als er voor de aanlegsteigers rond de Erasmusbrug zoveel schepen will aankomen of vertrekken dat ze op elkaar moeten wachten en ruimte moeten maken.
4	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	1.	Op de nieuwe (...) MSTX 21 (wordt vaker gebruikt in het rapport).	Woordgebruik: "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.	Ja	Tekstsuggestie overgenomen. "watertaxi" gewijzigd in "snelle motorboot (hierna te noemen watertaxi)".
5	Koninklijke Spido	1.4	het gebruik ... vaarbewegingen).	Het gebruik van en de verkeerssituatie op de vaarweg wordt ook gereguleerd door wet en regelgeving; de bullet op regel 20 beperkt wet-en regelgeving ten onrechte tot de eisen aan schipper en hun vaartuig. Dit leidt tot onduidelijkheid en moet aangevuld worden.	Ja	Toegevoegd "vanuit wet- en regelgeving".
6	Koninklijke Spido	1.4	Bullet toevoegen.	Deze 'Human Factors' moeten ook worden gekoppeld aan de naleving van vaarregels in relatie tot de oorzaak van het ongeval. Zie de begeleidende brief bij dit commentaar. MSTX21 heeft voorrangsregels en regels ten aanzien van waar te varen overtreden. Die regels zijn ontleend aan de algemene bepalingen ter voorkoming van aanvaringen: De International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs, in het Nederlands BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee). Het oorzakelijk verband is daarmee gegeven.	Ja	Bullet point toegevoegd over het afwijken van wet- en regelgeving.
7	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	1.4	Betrokkenen	Moet zijn betrokken	Ja	Spelling gecorrigeerd.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
8	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	1.5	Havenbedrijf Rotterdam, waaronder Divisie Havenmeester	Moet zijn Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam	Ja	Juiste benaming toegepast.
9	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	1.5	Het betreft (...) MSTX21.	Hier worden RWS, IenW en ILT als losse organisaties genoemd. Dat is feitelijk niet correct: ILT en RWS maken deel uit van IenW. Tekstsuggestie: "...waaronder de Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR), gemeente Rotterdam (afdeling Stadsontwikkeling), het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW, inclusief Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) en met passagiers van de MSTX21."	Ja	Tekstsuggestie overgenomen.
10	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	1.5	Ter onderbouwing (...) moet vervullen (wordt vaker gebruikt in het rapport en bijlage A).	Woordgebruik: volgens het BPR 1.02 zijn beide schipper.	Ja	Voetnoot toegevoegd: "Afgaande op het BPR Art.1.02 zijn beiden schipper. Om verwarring in deze rapportage te voorkomen, wordt de schipper van de havenrondvaartboot 'gezagvoerder' genoemd".
11	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	1.5	Deze partij... analyses uitgevoerd.	Het onderzoek van Intergo is direct verwerkt in dit concept rapport. Methode, gegevens en analyses zijn niet te beoordelen.	Ja	Tekst over dit onderzoek is verder uitgebreid.
12	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	1.5	Op vrijdagochtend (...) Stormloper.	Woordgebruik: "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.	Ja	Tekst wordt: "Op vrijdagochtend 21 oktober 2022 ... Tussen het snelle schip Tiger en de snelle motorboot (watertaxi) Stormloper."
13	Koninklijke Spido	2.1.2		Op de foto van de MSTX21 is gebruik gemaakt van een foto waarop het registratieteken van de snelle motorboot vreemd genoeg niet afgebeeld is. Uit het strafdossier blijkt dat toen de MSTX21 opgetakeld werd, dit registratieteken wel degelijk aan weerszijden aanwezig was. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Ja	Fotoverklaring aangepast. Geen andere foto beschikbaar. Bijschrift wordt: " Watertaxi MSTX 21 op de Nieuwe Maas. Op deze foto mist de markering '8-YF-785' welke aangeeft dat er sprake is van een snelle motorboot'. Op de dag van de aanvaring was deze markering wel aangebracht." Verder in Bijlage A aanvullende tekst ingevoegd over de historie van MSTX21.
14	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.1	13.	Dit moet toch niet meer dan 12 zijn?	Ja	Tekst gecorrigeerd.
15	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.1.1	Alle schepen (...) paragraaf 2.3). (het getal 13 wordt op meer plaatsen in het rapport gebruikt en in bijlage A).	Vorstel is aan te sluiten bij de wettelijke definities, zie binnenvaartbesluit. Het getal 13 komt niet voor in de wet: "passagiersschip: binnenschip, niet zijnde een veerpont of een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden;"	Ja	Tekst in het gehele rapport aangepast.
16	Koninklijke Spido	2.1.1	voor het ... 13 personen.	13 personen is geen maatstaf; het gaat om meer dan 12 personen. Ter voorkoming van misverstand moet de tekst aangepast worden.	Ja	Tekst in het gehele rapport aangepast.
17	Koninklijke Spido	2.1.1	Capaciteit van 200 personen.	De MARCO POLO heeft volgens het CVO een capaciteit van 500 passagiers. Het aantal van 200 op de website refereert aan het optimale aantal passagiers t.b.v. evenementen.	Ja	Aangepast.
18	Koninklijke Spido	2.1.1	Het schip.	Toevoegen: Het stuurhuis is hooggeplaatst, +/- 8 meter, zodat, mede door de vorm van de opbouw van het passagiersgedeelte een kleine dode hoek naar voren toe is.	Deels	Toegevoegd dat het stuurhuis op ongeveer 8 meter hoogte zit. De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar het effect van de vorm van de opbouw van het passagiersgedeelte op de dode hoek.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
19	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.1.1	De bemanning (...) volmatroos.	Woordgebruik: Gezagvoerder en 1e stuurman zijn geen begrippen in de binnenvaart-regeling en bemanningsvoorschriften. Moet zijn: schipper, stuurman en een volmatroos.	Ja	Tekst aangepast. Tekst wordt: "De bemanning ... bestaat uit een schipper (gezagvoerder), een stuurman en een volmatroos."
20	Koninklijke Spido	2.1.2	Naast de ... langzamere schepen gebruikt.	Volgens de website van de watertaxi hebben in de vloot van de watertaxi de HNY 4 en HNY 6e beiden een max. snelheid van 15 km/u en hebben MSTX31, 32, 33, 34 en 35 een kruissnelheid van 15 km/u. Gelet daarop is het niet juist dat MSTX21 en MSTX22, die een snelheid hebben die groter dan dan 20 km/u en daarmee snelle motorboten zijn, de twee 'langzamere' schepen zijn en behoort de tekst daarop aangepast te worden.	Ja	Tekst verduidelijkt over de snelle en langzamere watertaxi's, die beiden snelle motorboten zijn.
21	Koninklijke Spido	2.1.2	Deze watertaxi's ... 20 km/u.	Een preciezere duiding dan 'kunnen ongeveer 20 km/u' is noodzakelijk gelet op het belang van die snelheid voor de kwalificatie 'snelle motorboot' in het BPR, voor welke vereist is dat het schip sneller van 20 km/u ten opzichte van het water kan varen [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Ja	Toegevoegd dat de watertaxi MSTX 21 geclassificeerd is als een snelle motorboot.
22	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.3	Havenbedrijf Rotterdam.	Moet zijn Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam.	Ja	Benaming aangepast.
23	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.3	Is verantwoordelijk voor de vlotte, schone, veilige en beveiligde afwikkeling.	Moet zijn: Is verantwoordelijk voor de veilige, duurzame en weerbare afwikkeling.	Ja	Aangepast.
24	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.1.3	Voor de... Rotterdam.	DHMR is voor <i>gedeelten</i> van de Nieuwe - en Oude Maas gemandateerd, vanaf die grenzen is het weer RWS (WNZ).	Ja	Aangepast.
25	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.3	Tekst is feitelijk onjuist.	Nieuwe tekst toe te voegen.	Ja	Aangepast.
26	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.5	Tekst mbt kleine zeevaart en de Parkkade klopt niet.	Aanpassing.	Ja	Voetnoot toegevoegd i.v.m. tijdelijke sluiting aanmeerlocatie i.v.m. aanpassing ISPS-bepalingen in oktober 2023.
27	Koninklijke Spido	2.1.5	De kleinere zeevaart ... aanmeer locatie.	Dit is niet onverkort het geval; de Europese Unie heeft gebruik van de Parkkade en de Lloydkade verboden in verband met strijd met de ISPS code, op de Parkkade zijn aanpassingen verricht, maar op de Lloydkade niet.	Ja	Voetnoot toegevoegd i.v.m. tijdelijke sluiting aanmeerlocatie i.v.m. aanpassing ISPS-bepalingen in oktober 2023.
28	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.5	Seizoensgebonden.	Commercieel personenvervoer is niet seizoengebonden. Seizoensgebonden weghalen.	Ja	Aangepast.
29	Koninklijke Spido	2.1.5	kano's en surfplanken.	Kano's en surfplanken varen niet of nagenoeg niet op de Nieuwe Maas. De tekst moet hier gecorrigeerd worden.	Deels	De Onderzoeksraad heeft meerdere beelden gezien van kano's rond de Erasmusbrug en heeft ditzelfde ook van meerdere betrokken partijen vernomen. 'Surfplanken' vervangen door 'waterscooters'.
30	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.5	DHMR Waterwegbeheerder.	Waterwegbeheer wordt door Asset Management uitgevoerd. DHMR is nautisch vaarwegbeheerder.	Ja	Aangepast.
31	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.5	Rijkswaterstaat heeft haar taken als ...	Minister van IenW heeft taken aan DHMR gedelegeerd, niet RWS.	Ja	Aangepast.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
32	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.1.5	RWS heeft haar taken... Rotterdam.	Niet RWS maar het ministerie heeft bedoelde nautische taken gedelegeerd (In 2.1.3 is sprake van gemandateerd) aan DHMR, RWS is verantwoordelijk voor de waterkwaliteit en -kwantiteit en technisch beheer (baggeren en oevers).	Ja	Aangepast.
33	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.1.5	ILenT voert handhavingstaken uit.	Naast ILenT voert ook DHMR een aantal handhavingstaken uit namens ILenT.	Ja	Aangepast.
34	Koninklijke Spido	2.1.5		De wettelijke maatstaf is 12 personen of minder. Het wekt verwarring om met 13 personen te redeneren in het rapport en dat behoeft aanpassing.	Ja	Om verwarring te voorkomen is het aangepast naar 12 personen of minder.
35	Koninklijke Spido	2.2	rondvaart ... die dag.	Ter verduidelijking aanvullen: 'die om 13:15u vertrekt.' De vaartijden van de Spido zijn sinds jaar en dag hetzelfde en bij de frequente gebruikers van de Nieuwe Maas bekend, zo ook bij de Watertaxi.	Deels	Toegevoegd aan de tekst: "Daarna werd ontscheept ... De derde rondvaart van de dag die om 13.15 uur zou moeten vertrekken'. Of de vaartijden van Spido sinds jaar en dag hetzelfde zijn is hier niet relevant.
36	Koninklijke Spido	2.2	(Pannekoekenboot).	Uit het filmmateriaal en het strafdoossier [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv] blijkt dat het afvarende passagiersschip de 'LIZA' (n.b. met een 'z') betrof [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv] en niet de Pannekoekenboot.	Ja	Aangepast, 'pannekoekenboot' vervangen door 'Liza'.
37	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.2	Het schip.	Zou havenrondvaartboot moeten staan.	Ja	Tekst aangepast.
38	Koninklijke Spido	2.2	(verkeerde ... vaarweg).	Het is onduidelijk waarop de normatieve kwalificatie 'verkeerde zijde vaarweg' op is gebaseerd. Er is geen norm in het BPR die verbiedt vanaf de rechteroever van een rivier stroomopwaarts te vertrekken. Een dergelijke vertreklocatie is zowel nationaal als internationaal zeer gebruikelijk. Zo zijn er afhankelijk van de vaarrichting van de waterbus op ieder van hun routes meerdere haltes waar zij 'tegen de vaarrichting in' vertrekken (hoewel het strikt genomen onjuist is om te stellen dat er een voorgeschreven vaarrichting bestaat). Het vaarwater wordt tijdens de route van Rotterdam naar Dordrecht (en vice versa) meermaals overstoken om aan de andere zijde van het vaarwater kort af te meren. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de Uber Boat by Thames Clippers op de Theems in London, die aan weerszijden van het vaarwater aanleggen en dus op de heenweg c.q. de terugweg bij de helft van die pontons tegen de vaarrichting in vertrekken. Daar is niets vreemds aan, laat staan dat het 'verkeerd' is. Het BPR kent ook geen regel die grote schepen gebiedt stuurboord wal te houden. Er is zelfs een procedure voor het stuurbord/ stuurboord passeren van grote schepen, waaruit het tegendeel volgt. Op sommige plaatsen, bijvoorbeeld bij bochten in de rivier is het zelfs gebruikelijk om bakboordwal te houden, als daar de stroming minder is. Het is aan een groot schip als de MARCO POLO te bepalen waar zij in de rivier vaart. Kleine schepen, dat geldt te meer voor snelle motorboten, dienen voorrang te verlenen.	Ja	In de volksmond wordt dit af en toe 'verkeerde wal varen' genoemd. Juiste benaming hier is de rechteroever van de rivier (de oever die zich aan de rechterkant bevindt wanneer men stroomafwaarts kijkt). Dit is aangepast in de tekst. In het BPR staat niet de verplichting stuurboordwal varen, wel moet op de Nieuwe Maas een klein schip (korter dan 20 meter) zoveel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen. Dit komt later terug in het rapport.
39	Koninklijke Spido	2.2	op het moment ... op elkaar blokkeert.	De zichtlijnen vanuit de MSTX21 en de MARCO POLO zijn niet vergelijkbaar. In het rapport wordt de aanname gedaan dat het directe zicht vanuit de MSTX21 op de MARCO POLO wordt geblokkeerd. De LIZA heeft echter veel raamoppervlak op een hoogte waarvan het zeer waarschijnlijk is dat de schipper van de MSTX21 er doorheen kon kijken. Als hij de moeite had genomen om naar bakboord te kijken, had hij naar alle waarschijnlijkheid de MARCO POLO kunnen zien en zijn gedrag daar op kunnen afstemmen. Deze verduidelijking behoort hier te worden opgenomen. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Deels	Hoewel niet uit is te sluiten dat de Marco Polo zichtbaar was door de Liza heen, geldt dat andersom ook. In het rapport is genuanceerd dat ze elkaar niet of niet goed konden zien in de korte tijd dat het passerende passagiersschip tussen de watertaxi en de havenrondvaartboot lag.
40	Koninklijke Spido	2.2	wilde om ... de van de Leuvehaven.	De MSTX21 begon vlak voor de brug de bocht al iets af te snijden en heeft dus de Leuvehaven niet 'open gevaren' om daarna op het juiste moment een haakse bocht te maken. Het is voor het beeld van de lezers van het rapport duidelijker om dat hier al aan te geven.	Deels	Verduidelijkt dat het een flauwe bocht was die vlak voor de Erasmusbrug al werd ingezet.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
41	Koninklijke Spido	2.2	probeerde ... te maken.	De gezagvoerder 'probeerde' geen noodstop te maken, hij maakte die noodstop. Dat de watertaxi desondanks in aanvaring kwam met de MARCO POLO, doet er niet aan af dat die noodstop is ingezet en uitgevoerd. De tekst moet worden aangepast.	Ja	Aangepast.
42	Koninklijke Spido	2.2	raakte de .. aan bakboordzijde.	Gelet op de koerswijziging van de MSTX21, bij gelijkblijvende koers van de MARCO POLO, raakt de MSTX21 de rondvaartboot aan stuurboordzijde en niet andersom. De tekst behoort daarop te worden aangepast.	Ja	Neutraler geformuleerd en verduidelijkt.
43	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.2	Havenrondvaartboot .... De watertaxi.	met de stuurboordzijde	Ja	Neutraler geformuleerd en verduidelijkt.
44	Koninklijke Spido	2.2		Op basis van de AIS data is deze weergave van de route van de MSTX21 niet helemaal correct, blijkens de AIS data en het beeldmateriaal kwam de MSTX21 niet onder een hoek van 90 graden in aanvaring met de MARCO POLO. De weergave op het kaartje moet worden aangepast zodat deze feitelijk klopt.	Ja	De afbeelding impliceerde inderdaad teveel alsof de aanvaring onder een hoek van 90 graden plaatsvond. Dit is aangepast.
45	Koninklijke Spido	2.2	niet ... inzetbaar was.	Aanvullen: Deze verwarring werd verstrekt doordat de P1 direct naast het incident bleef liggen en daardoor de indruk wekte ter uitvoering van de normale politietaak aanwezig te zijn en zodoende een negatieve uitwerking had op het nemen van regie bij de reddingsoperatie.	Nee	Hoewel dit goed mogelijk is, ligt de focus van dit onderzoek niet op de analyse van de reddingsoperatie.
46	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.2	Geen van de opvarenden droeg een reddingsvest	Is ook niet verplicht. Wij spreken van een redvest.	Deels	Onduidelijkheid aangepast.
47	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Opsomming.	Suggestie is om het BPR achter de Scheepvaartverkeerswet te zetten, net zoals de OVV dat in diezelfde passage voor 'Binnenvaartwet, Binnenvaartbesluit en Binnenvaartregeling' doet. De Regeling snelle motorboten valt niet formeel onder SVW en BPR en moet los in het overzicht staan.	Ja	Aangepast.
48	Koninklijke Spido	2.3	De wetgeving ... en competenties.	Deze typering miskent dat het BPR vaarregels (een uittwerking van de COLREGs voor de binnenwateren, in het Nederlands BVA: Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee) en verkeerstekens vaststelt die van toepassing zijn op de Nieuwe Maas. Dit staat in de tekst uitgewerkt in regel 20 - 24 en daardoor spreekt de tekst op dit punt zichzelf tegen. De tekst moet worden aangepast.	Ja	Vaarregels toegevoegd.
49	Koninklijke Spido	2.3		Hier ontbreekt dat de watertaxi onder het BPR gekwalificeerd wordt als snelle motorboot (zie hierboven, rij 10). Dit moet hier worden aangevuld.	Ja	Het klopt dat ook de langzamere watertaxi's vallen onder de categorie snelle motorboten. Dit is aangepast in de tekst.
50	Koninklijke Spido	2.3	voor (BPR).	In de tekst toevoegen dat het BPR de verkeersregels op het water bevatten alsmede regels ten aanzien van de technische voorschriften tot het houden van uitkijk.	Nee	Toelichting op BPR volgt een aantal alinea's later.
51	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	De binnenvaartwet (...) binnenwateren.	Woordgebruik: bestuurders, techniek en inrichting zijn geen wettelijke termen. Het gaat om voorschriften aan de bemanning, technische eisen, exploitatie van de schepen in het algemeen. bestuurders techniek en inrichting zijn geen herleidbare termen. Technische eisen binnenvaartwet, besluit en regeling, inrichtingseisen BPR hfst 8 art 8.03. Verder kan het woord "overige" vervallen: het betreft alle bemanningsleden.	Ja	Aangepast.
52	Koninklijke Spido	2.3	minder dan ... passagiers.	De maatstaf is 12 of minder.	Ja	Aangepast.
53	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Veerpont niet juiste term.	BPR en Binnenvaartwet hanteren andere definities. Welke wordt bedoeld? Is nu niet helemaal duidelijk.	Ja	Toegevoegd (onder de definitie van de Binnenvaartwet) ter verduidelijking.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
54	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Inhoud van 100 M2.	Moet zijn m3. Gaat over inhoud ipv oppervlakte.	Ja	Aangepast.
55	Koninklijke Spido	2.3	een inhoud ... of meer.	Een inhoud kan nooit in vierkante meters zijn weergegeven. U bedoelt vast kubieke meters. Overigens is uw typering van de maatstaf uit art. 6 "product van lengte, breedte en diepgang" geen inhoudsmaat. Het miskent de vorm van een schip en het deel van het schip dat bovenwater uitsteekt. Dit behoort te worden gecorrigeerd in de tekst.	Ja	Aangepast.
56	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Een (Certificaat [...] de wateraxi.	Het enige criterium o.g.v. artikel 6 Binnenvaartbesluit (Bvb) is het bedrijfsmatig vervoeren van meer dan 12 personen. De lengte van de veerpont of de waterverplaatsing is niet van belang. Het gaat om de categorie zelf. Voorstel is deze tekst te vervangen door: "Een (Certificaat van Onderzoek) CvO is verplicht voor veerponten die meer dan twaalf personen vervoeren. Een CvO is daarmee niet verplicht voor veerponten die twaalf personen of minder vervoeren, zoals de watertaxi's in Rotterdam. Dit betekent dat er vanuit het Binnenvaartbesluit geen technische eisen gelden voor deze watertaxi's." Mochten de algemene criteria in de tekst blijven staan dient vierkante meter aangepast te worden in kubieke meter.	Ja	Verduidelijkt.
57	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Snel schip en passagiersschip klopt niet.		Ja	Aangepast.
58	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	20 km/u.	Moet 30 km/u zijn, Schipper veerpont ogv de Bvw moet bij snelheid van meer dan 30 km/u groot vaarbewijs hebben	Ja	Aangepast.
59	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Een groot [...] 20 km/u.	De groot vaarbewijsplicht volgt uit artikel 14 Binnenvaartbesluit. De grenzen worden niet geheel juist weergegeven. Het gaat om schepen groter dan 20 meter i.p.v. 15 meter en om veerponten die met een snelheid van 30 km/u of meer kunnen varen i.p.v. 20 km/u. Voor de volledigheid kan in deze twee zinnen (nogmaals) duidelijker worden gemaakt dat de snelle watertaxi's snelle veerponten zijn. Nu lijkt het alsof er twee verschillende categorieën besproken worden.	Ja	Aangepast.
60	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Het BPR [...] 1965-1984.	Het BPR is geen wet maar een AMvB. De bovenliggende wet is de Scheepvaartverkeerswet.	Ja	Aangepast. 'als wet' geschrapt.
61	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Het BPR (...) januari 2017.	Het BPR is voor het laatst op 23 augustus 2016 grondig gewijzigd; de laatste herziening dateert van 1 januari 2017.	Ja	Aangepast.
62	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Watertaxi is een klein schip en heeft geen AIS verplichting.		Ja	Aangepast.
63	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	De Regeling (...) het BPR.	De Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 is een AMVB waar hoofdstuk 8 BPR naar verwijst. De Regeling valt niet onder de BPR.	Ja	Aangepast.
64	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	De Rotterdamse (...) bedraagt).	De stelling lijkt niet juist omdat alle watertaxis zijn geregistreerd als snelle motorboot.	Ja	Het klopt dat ook de langzamere watertaxi's vallen onder de categorie snelle motorboten. Dit is aangepast in de tekst.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
65	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	De meest [...] volgen zijn.	Wordt bedoeld dat de volgende regels volgen uit de definitie die van toepassing is op de watertaxi of dat de regels voortkomen uit het BPR? In beide gevallen mist informatie over de voorrangregels die relevant zijn voor de havenrondvaartboot.	Ja	De juiste, relevante wetgeving is aangehaald.
66	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Relevantie snel schip.	Watertaxi's zijn snelle motorboten en Spido is geen snel schip.	Ja	De juiste, relevante wetgeving is aangehaald.
67	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.3	Een snel [...] artikel 6.02.	Artikel 6.02 BPR stelt inderdaad dat een snel schip voorrang moet verlenen aan andere schepen. De snelle watertaxi valt echter niet onder de BPR definitie van snel schip, maar onder die van snelle motorboot. Artikel 6.02 is dus niet van toepassing op de snelle watertaxi's. Zie ook het OVV rapport over de aanvaring in het Schuitengat waarin wordt geconcludeerd dat 6.02 gold voor het grote schip en niet voor de watertaxi.	Ja	Zowel de Marco Polo als MSTX 21 vallen niet onder de definitie van snel schip. Deze passage is geschrapt.
68	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	overloopt.	Moet zijn kruisen. Overlopen is inhalen.	Ja	Aangepast met verwijzing naar juiste artikel.
69	Koninklijke Spido	2.3	vanuit het ... voor de watertaxi's.	Aanvullen: Er gelden echter wel technische eisen voor de watertaxi's als snelle motorboten op grond van het BPR, zie 8.03 (inrichting). Tevens veronderstelt art. 1.09 lid 4 (vrij uitzicht rondom) eisen aan het ontwerp van ieder schip.	Ja	Toegevoegd dat de watertaxi een snelle motorboot is en daarom ook aan artikel 8.03 van het BPR moet voldoen, en dat alle schepen moeten voldoen aan artikel 1.09 lid 4 van het BPR.
70	Koninklijke Spido	2.3	Voor ... hebben.	Dit is onjuist voor zover met 'langzamere watertaxi's' niet uitsluitend de HNY 4, de HNY 6e en de MSTX31 t/m 35 worden bedoeld. De MSTX21 was een snelle motorboot, zie hierboven, rij 9 en 10.	Deels	Verduidelijkt.
71	Koninklijke Spido	2.3	moeten ... groot vaarbewijs hebben.	Dit is onjuist, het is een verplichting in de Havenverordening vanwege het varen met passagiers, zoals op p. 19 van het OvV rapport ook wordt gesignaleerd.	Ja	Aangepast.
72	Koninklijke Spido	2.3	de meeste ... uitzenden.	Onjuist is dat de meeste schepen een AIS signaal uitzenden. Voor de schepen die deel uitmaken van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het vaartuig dat voor de voortstuwing zorgt, kleine schepen (recreatievaart), behalve politie en kleine schepen met een certificaat, duwbakken zonder eigen mechanische aandrijving drijvende werktuigen zonder eigen voortstuwing, is dit niet verplicht.	Ja	Aangepast naar 'sommige' schepen.
73	Koninklijke Spido	2.3	langzamere .... klein schip	Dit is onjuist voor zover met 'langzamere watertaxi's' niet uitsluitend de HNY 4, de HNY 6e en de MSTX31 t/m 35 worden bedoeld. De MSTX21 was een snelle motorboot, zie hierboven rij 10. De tekst behoort te worden aangepast.	Ja	De langzamere watertaxi's, waaronder de MSTX 21 vallen inderdaad ook onder de categorie snelle motorboot.
74	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3		... en een GVB, zie pagina 19 regel 28.	Ja	Toegevoegd dat de verplichting voor een groot vaarbewijs voortkomt uit de Havenverordening.
75	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	Artikel 12.	Moet zijn paragraaf 12.	Ja	Artikel aangepast naar Paragraaf.
76	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.4	Verkeersbesluit.	Is een informatiefolder specifiek voor recreatievaart en term verkeersbesluit is niet correct.	Ja	Paragraaf geheel verwijderd.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
77	Koninklijke Spido	2.4		Het blauw kader doet voorkomen alsof dat de kern van het Verkeersbesluit Nieuwe Maas 2014 is, maar dat is niet geval. In dat Verkeersbesluit is uitsluitend de maximumsnelheid van 13 km/u geregeld. 'Varen doe je samen' is een campagne gericht op de pleziervaart (dus met name kleine schepen) waar ook de Port of Rotterdam aan meedoet. De aandachtspunten die in het kader daarvan geformuleerd zijn, zijn gericht op kleine schepen en zijn als houvast bedoeld, maar vormen niet het toepasselijke wettelijke kader. Voorzover het blauwe kader een weergave is van dit onderwerp op de website van het Havenbedrijf, zie <a href="https://www.portofrotterdam.com/nl/recreatievaart">https://www.portofrotterdam.com/nl/recreatievaart</a> , constateren wij dat deze afwijken. De bronvermelding schiet daardoor tekort. Het is noodzakelijk om in deze paragraaf (gelet op de titel daarvan) de daadwerkelijke vaarregels voor de Nieuwe Maas te behandelen, cfm. hoofdstuk 6 van het BPR. Aan de rechteroever van de Nieuwe Maas varen / vertrekken door schepen als de Marco Polo, is conform de daarin gestelde regels.	Ja	Paragraaf geheel verwijderd.
78	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.4	Inzettabel.	Bronvermelding.	Ja	Paragraaf geheel verwijderd.
79	Koninklijke Spido	2.4		Dit is irrelevant voor het onderhavige onderzoek, omdat de watertaxi's geen 'gele ruit' voeren, alhoewel zij dat wel verplicht zijn ingevolge artikel 3.15 BPR. De typering 'normaal gesproken' is erg ambigu en behoort specifiek te worden uitgewerkt met inachtneming van de geldende vaarregels. De tekst behoort te worden geschrapt of aangepast.	Ja	Paragraaf geheel verwijderd.
80	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	2.3	klein passagiersschip klopt niet.		Ja	Aangepast.
81	Koninklijke Spido	3.1	Het ontbreken ... onderkend.	Uit het BPR volgen wel enkele eisen, zie hierboven rij 29.	Ja	Aangepast naar 'beperkt', omdat er inderdaad wel algemene wetgeving is.
82	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.1	Het ontbreken [...] hanteren vaarregels.	Hoewel er geen kader is dat specifiek gericht is op de watertaxi's, is het niet zo dat er geen regelgeving is. Met name wat betreft de vereiste vaarbevoegdheid en vaarregels zijn die er wel. De situatie benoemen als 'het ontbreken van een landelijk wettelijk kader' wekt de illusie dat er helemaal geen regelgeving is.	Ja	Aangepast naar 'beperkt', omdat er inderdaad wel algemene wetgeving is.
83	Koninklijke Spido	3.1	en ... hanteren vaarregels.	In het BPR zijn eenduidige vaarregels vastgelegd. Ook zijn er eenduidige regels voor Nautisch personeel.	Ja	De gehele passage schepte onduidelijkheid en is aangepast.
84	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.1	Havenbedrijven.	Moet zijn gemeenten.	Ja	Aangepast.
85	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.1	HbR.	Vervangen door gemeente Rotterdam.	Ja	Aangepast.
86	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.1	RWS ziet watertaxi's als veerpont.	Er is geen eenduidige definitie van een watertaxi (conform Bpr of Bvw).	Ja	De passage is aangepast.
87	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.1	Zo ziet (...) passagiersschip.	Dit kan in het algemeen niet als een stelling van Rijkswaterstaat worden aangehaald. In principe beschouwt Rijkswaterstaat de watertaxi's als snelle motorboten (zie ook reactie op rapport Schuitengat). Mogelijk is dit een stelling van een respondent, maar dit zal dan nauwkeuriger moeten worden geformuleerd.	Ja	De passage is aangepast.



Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
88	Koninklijke Spido	3.1	Verkeersregels ... verwarrend werkt.	Wij merken op, dat voor het grootste deel van de vloot van de Watertaxi's (waaronder de MSTX21) dezelfde regels gelden en de watertaxi's geen pleziervaart of veerpont betreffen. Het onderhavige onderzoek ziet niet op gevaarstelling door pleziervaart. Het perspectief zou dus moeten zijn dat hier (mogelijk?) door de schippers van de watertaxi's onvoldoende rekening mee wordt gehouden, dat de toepasselijke regels in een deel van de vloot afwijkt. De tekst miskent dit. Daarbij zijn deze voorrangsregels onderling tussen kleine schepen relevanter dan bij interacties tussen kleine en grote schepen, waarbij de grote schepen als regel voorrang hebben. Verder geldt dat een veerpont pas een veerpont is als die als zodanig wordt gekwalificeerd. Zie art. 1.01 A14 BPR, veerpont: schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt. Zonder aanmerking als zodanig, dus zonder bord en/of op een andere locatie is een veerboot een gewoon schip. Er bestaat bij gebrek aan kwalificatie van de watertaxi's als veerpont geen twijfel wat de status van de Watertaxi is: geen veerpont. Dit behoort duidelijker te worden uitgelegd in de tekst.	Ja	De passage is aangepast.
89	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.1	Niet wordt duidelijk gemaakt waar de verwarring ontstaat.	Immers, de veerpont (in zin Bpr) heeft afwijkende seinvoering.	Ja	De passage is aangepast.
90	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.1	Havenbedrijf.	Vervangen door gemeente Rotterdam.	Ja	Aangepast.
91	Koninklijke Spido	3.2	Toen de watertaxi ... voer.	De MSTX21 is schuin op de stroomrichting uit de Veerhaven gevaren naar ongeveer een derde van de breedte van de rivier uit haar bakboord oever. Toen de MARCO POLO vertrok was de MSTX21 nog dwars van de Veerhaven en moest zij haar vaart stroomopwaarts nog aanvangen. Volgens de beelden zat de MSTX21 nog zo'n 380 meter van de MARCO POLO toen laatstgenoemde vertrok en 480 van de locatie van de aanvaring. De tekst geeft een verkeerde indruk en moet worden aangepast.	Nee	Op zowel de radarbeelden, de camerabeelden, als de AIS data in bezit van de Onderzoeksraad is te zien dat de Marco Polo pas in beweging komt op het moment dat de MSTX 21 ongeveer op gelijke hoogte is met de Marco Polo.
92	Koninklijke Spido	3.2	Pannenkoekenboot.	Dat is onjuist, het betrof de LIZA.	Ja	Aangepast naar 'ander passagiersschip'.
93	Koninklijke Spido	3.2	Hierdoor konden ... niet meer zien.	Hier wordt een onjuiste generalisatie gemaakt. De zichtlijnen vanuit de MSTX21 zijn anders dan vanuit de stuurhut van de MARCO POLO, gelet bijv. op de verschillende hoogtes. Schuin van boven gezien, werd het zicht op de (lage) watertaxi geblokkeerd. De LIZA heeft echter heel veel ramen, waardoor men op de hoogte van de watertaxi zonder meer doorheen kan kijken. Het probleem is dat de schipper van de MSTX21 geen aandacht heeft geschonken aan de rechterzijde van de oever c.q. het verkeer aan bakboordzijde, terwijl daar alle reden toe was gelet op het feit dat daar zich meerdere steigers bevinden. Dit behoort gesignaleerd te worden in de tekst.	Deels	Hoewel niet uit is te sluiten dat de Marco Polo zichtbaar was door de Liza heen, geldt dat andersom ook. Bewoording aangepast.
94	Koninklijke Spido	3.2	De schipper verklaarde .... zou gaan varen.	De kanttekening behoort hier te worden gemaakt dat de schipper van de MSTX21 zelf deze omstandigheden creëerde door kort na de LIZA te kruisen richting de Leuehaven. Hij had de Leuehaven 'open' kunnen varen d.w.z. pas als hij de havenmond was gepasseerd en vrij zicht had, een bocht kunnen inzetten. Dan had hij tevens extra tijd gehad om zich te oriënteren op verkeer afkomstig van de Spido en Waterbus steigers. Overigens moet ook opgemerkt worden dat de schipper nalatig is geweest omdat hij, gelet op zijn koerswijziging, alle aanleiding had om in deze 12 seconden een blik te werpen in de richting van de Spido en Waterbus steiger.	Nee	Deze paragraaf gaat over het zicht dat de betrokken schepen op elkaar hadden of hadden kunnen hebben. De door de schipper van de watertaxi gekozen vaarroute is in 3.7 besproken.
95	Koninklijke Spido	3.2	en of er voor ... kwam.	[57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Nee	In de aangehaalde alinea staat niets dat dit tegenspreekt.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
96	Koninklijke Spido	3.2	12 seconden.	Indien er 12 seconden resteerden, was er - uitgaande van een snelheid van 22 km/u 6,11 m/s = 73,3m afstand tussen beide schepen. Er was dus niet alleen tijd, maar ook afstand die de schipper van MSTX21, die degene was die een kruisende koers ging inzetten, kon gebruiken om zich te vergewissen dat zijn nieuwe koers veilig was en - als hij had gekeken - om zijn koerswijziging ongedaan te maken toen hij de MARCO POLO zag. Dit behoort in de tekst gesignaleerd te worden.	Deels	Verduidelijkt dat die 12 seconde voldoende tijd bood.
97	Koninklijke Spido	3.2	probeerde ... te waarschuwen.	Zij heeft de schipper van de MSTX21 niet 'geprobeerd' te waarschuwen, zij heeft hem gewaarschuwd, maar hij heeft daar niet op gereageerd. Het onderstreept overigens het bovenstaande punt, dat er tijd en ruimte genoeg was om de MARCO POLO te signaleren en daarop te anticiperen. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Deels	'Geprobeerd' weggelaten.
98	Koninklijke Spido	3.2	langzame ... bij de aanvaring.	Kleine schepen, snelle motorboten dienen stuurboord wal te houden zo bepaalt het BPR. Instructies van Watertaxi aan haar schippers hebben op dit punt geen waarde, want niet overeenstemming met de wettelijke vaarregels. Vastgesteld is dat de MSTX21 een snelle motorboot is, dat moet gewijzigd worden in de tekst en betekent dat deze conclusie over het aanhouden stuurboordwal in overeenstemming is het BPR, maar niet met de instructie van de watertaxi. Tevens behoort hier de kanttekening te worden geplaatst dat de schipper van de MSTX21 zich als een snelle watertaxi gedroeg gelet op zijn positie op het vaarwater en het omringende verkeer dus logischerwijs ook van hem verwachtte dat hij de verkeersregels geldend voor kleine schepen zou toepassen.	Ja	Verduidelijkt dat dit ook volgens de wet hoort.
99	Koninklijke Spido	3.2	instructie.	In de tekst is onduidelijk wiens instructie dat is. Dat betreft kennelijk de interne instructie van Watertaxi. Er wordt gesteld dat er afspraken zijn tussen VTS en de Watertaxi als bedrijf zijn. Een bronvermelding is vereist, zodat kenbaar is waar dat gepubliceerd is en wat de status van die 'afpraak' is. Het is onduidelijk hoe zich dat verhoudt tot de verplichting conform het BPR voor snelle motorboten stuurboord wal te houden, uitkijk te houden en voorrang te verlenen.	Ja	Verduidelijkt dat het interne instructies betreft van het bedrijf Watertaxi Rotterdam.
100	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.2	Is ook benoemd in BPR.	Klein schip houdt zoveel mogelijk stuurboord-wal.	Ja	Toegevoegd dat dit ook voortkomt uit de BPR.
101	Koninklijke Spido	3.2	Het komt ... instructies houden.	Het behoort bij de omschrijving van de feiten om hier op te nemen of de schipper van MSTX21 zich blijkens de varen koers aan de instructies hield, zowel qua het openvaren van de Leuvehaven als het maken van een haakse bocht. Dat ontbreekt nu in te tekst, wat tot onduidelijkheid leidt. De MSTX21 voer de Leuvenhaven niet open.	Nee	Deze paragraaf gaat over het zicht dat de betrokken schepen op elkaar hadden of hadden kunnen hebben. De door de schipper van de watertaxi gekozen vaarroute is in 3.7 besproken.
102	Koninklijke Spido	3.2		De LIZA heeft slechts zo'n 6 seconden tussen de MARCO POLO en MSTX21 gevaren. Het zicht vanuit de MSTX21 op de MARCO POLO werd maar in zeer beperkte mate belemmerd door de vele ramen van de LIZA waar vanuit de MSTX21 wel doorheen gekeken kon worden. Bovendien was het van korte duur. Van de anderhalve minuut dat MARCO POLO haar trossen los had is zij maar 6 seconden achter de transparante LIZA geweest.	Deels	Conclusie genuanceerd omdat de Marco Polo mogelijk door de ruiten van het passerende passagiersschip zichtbaar was, maar dat de Onderzoeksraad dit niet verder heeft onderzocht.
103	Koninklijke Spido	3.2	Vastgesteld is .. omringende scheepvaartverkeer.	Er wordt in het kader geconcludeerd dat dit mindere zicht een gevolg was van het feit dat de schipper van de MSTX21 niet de stuurboordwal hield. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Deels	Verduidelijkt dat de schipper van de watertaxi de Marco Polo niet heeft waargenomen. Voordat een ongeval plaatsvindt, falen er vaak meerdere barrières. Een daarvan is uiteraard het opletten, een tweede zou zijn dat het stuurboordwal varen de schipper nog meer tijd en een nog beter overzicht had gegeven, waardoor er een grotere kans was dat de Marco Polo was gezien.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
104	Koninklijke Spido	3.2	in de nadering ... stuurboordwal voer.	Het is niet mogelijk om de Leuvehaven te naderen vanaf stuurboordwal, immers men verlaat stuurboordwal om de Leuvehaven te kunnen gaan invaren. De tekst is hier onduidelijk en behoort gecorrigeerd te worden. Wel moet een klein schip haaks oversteken en uitkijk houden, wat de MSTX21 niet heeft gedaan.	Nee	Invaren en naderen zijn niet hetzelfde.
105	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.3	AIS gebruik.	Niet verplicht bij pleziervaart. Benoemd in CV deugdelijkheid voor watertaxi's.	Ja	Aangevuld dat de watertaxi's zijn uitgerust met AIS vanwege de verplichting vanuit de verklaring van deugdelijkheid.
106	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.4	Verwachtingspatroon.	Zijn vaste tijden en daarmee voorspelbaar.	Nee	De 'vaste' vertrektijd van de Marco Polo zou 13.15 uur zijn geweest. Deze vertrok echter pas om 13.17. Het is dus niet goed te voorspellen wanneer deze vertrekt.
107	Koninklijke Spido	3.3	normaliter.	Het woord 'normaliter' dient te worden geschrapt. Het is een feit dat geen actueel beeld mogelijk is gelet op de hoge snelheid van watertaxi's.	Nee	De watertaxi's varen niet altijd met hoge snelheid.
108	Koninklijke Spido	3.3	Deze stond ... met goed zicht.	Het is logischer om deze zin te plaatsen als laatste voor het gele kader, nadat alle kanttekeningen zijn gemaakt over het zeer beperkte nut dat radar in deze omstandigheden kan hebben. Tevens zou het logisch zijn om de zin aan te vullen met ", aangezien bij goed zicht - gelet op de technische beperkingen - radar geen meerwaarde heeft."	Nee	Geen feitelijke wijziging.
109	Koninklijke Spido	3.3	Radar- ... beschikbaar.	Dat is onjuist, de MARCO POLO beschikt over de benodigde technische hulpmiddelen, de tekst miskent hier dat het hier om hulpmiddelen gaat, die niet equivalent zijn aan de mogelijkheden van zelf uitkijk houden en hun eigen (technische) beperkingen kennen. De MSTX21 beschikt niet over radar en een zeer rudimentaire versie van AIS. Het is onjuist om de MARCO POLO en de MSTX21 hier over één kam te scheren en de tekst behoort te worden verduidelijkt.	Nee	Deze paragraaf gaat over de beschikbaarheid van radar- en AIS-signalen. Als de radar uitstaat, zijn radarsignalen niet beschikbaar voor de gezagvoerder van de havenrondvaartboot.
110	Koninklijke Spido	3.4.1	De schipper ... deze vertrok.	Het is gelet op de beelden goed mogelijk om precies vast te stellen wanneer de MSTX21 de MARCO POLO passeerde. De conclusie daaruit is dat de MARCO POLO al geruime tijd betrokken was voordat de MSTX21 passeerde (en ook voordat de LIZA tussen de beide schepen passeerde). Door met tijdsaanduidingen als 'ongeveer' te werken op dit soort essentiële punten, wordt onduidelijkheid gecreëerd over de omstandigheden direct voorafgaand aan het ongeval. De MARCO POLO was volledig los en is dus vertrokken op het moment dat de MSTX21 nog dwars van de Veerhaven was. Gezien de video van de bakboordzijde van de MARCO POLO waren al haar trossen los en was zij vertrokken, 90 seconden voor de aanvaring. Toen moest de MSTX21 nog 500-600 meter varen. De tekst moet hier worden gepreciseerd.	Nee	De Marco Polo kwam 30 seconden voor de aanvaring in beweging. Dit was op het moment dat de watertaxi ongeveer ter hoogte voer van de Marco Polo. Ongeveer, omdat vanuit de camerabeelden er een onbekende hoeveelheid vertekening is, en omdat er in de beschikbare AIS- en radargegevens een onbekende onnauwkeurigheid in locatie en tijd zit.
111	Koninklijke Spido	3.4.1	Leuvehaven en Rijnhaven.	De Leuvehaven en Rijnhaven liggen grofweg een kilometer uit elkaar. Bij 13 kilometer per uur (de maximum voor de binnenvaart aldaar) is dat meer dan 4,5 minuten varen. Voor de MSTX21 meer dan 2,5 minuten. Wat probeert men te duiden?	Nee	Van ingang tot ingang is het ongeveer 900 meter, omdat ook de breedte van de rivier daarin zit. Echter, als je stroomopwaarts- of afwaarts vaart, zit er 600 meter tussen het passeren van de ene haveningang, en de andere. Daarnaast zitten er, zoals ook in de tekst staat, meerdere vertreklocaties tussen de twee haveningenangen. Er kan dus uit veel verschillende richtingen verkeer komen en kan er dus veel informatie te verwerken zijn.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
112	Koninklijke Spido	3.4.1.	In dit ... nog aan de kade.	Dit is onjuist gelet op de beschikbare beelden. De MARCO POLO is al in beweging 1,5 minuut voor de aanvaring. Het is daarnaast zeer ongeloofwaardig dat de schipper van de MSTX21, die blijkens het ontstaan van het ongeval geen goede uitkijk heeft gehouden, dan wel voorafgaand zeer scherp zou hebben waargenomen dat de MARCO POLO stillag en daar de inschatting op zou hebben gebaseerd dat deze geen verkeersdeelnemer was. Dit is ook in strijd met het op p. 24, regel 33 'Dit betekent dat je als schipper continu een inschatting moet maken welke schepen een mede vaarweggebruiker zijn of op korte termijn kunnen worden.' Tevens zou de schipper, indien hij naar de MARCO POLO had gekeken, hebben kunnen waarnemen dat er mensen op het bovendek en in de kajuit waren en het schip dus op het punt stond te vertrekken. Dat het hier gestelde onjuist is volgt ook uit de snelheid van de MARCO POLO ten tijde van de aanvaring. LIZA heeft wel vastgesteld dat de MARCO POLO voer en heeft haar koers daarop aangepast voor een stuurboord-stuurboord passage. MARCO POLO is eerst achteruit weggevaren om vervolgens wijzigen. Dat is grofweg de manoeuvre in de minuut na vertrek. Dat vangt aan 1,5 minuten voor de aanvaring.	Nee	Op zowel de radarbeelden, de camerabeelden, als de AIS data in bezit van de Onderzoeksraad is te zien dat de Marco Polo pas in beweging komt op het moment dat de MSTX 21 ongeveer op gelijke hoogte is met de Marco Polo. De Marco Polo is pas in beweging gekomen, ongeveer 30 seconden voor de aanvaring.
113	Koninklijke Spido	3.4.1	is gebleken dat ... hen opgemerkt wordt.	Dat blijkt daar niet uit, dat wordt slechts door deze geïnterviewden gesteld. De tekst moet gepreciseerd worden, mede gelet op het hieronder in rij 59 opgemerkte en het hieronder in rij 83 opgemerkte. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Nee	De schipper gaf aan het vertrekbericht niet gehoord te hebben, en gaf aan deze mogelijk gemist te hebben door omstandigheden met de marifoon. De daadwerkelijke reden dat de schipper de melding niet heeft gehoord is omdat deze melding niet gedaan is.
114	Koninklijke Spido	3.4.1	Het is aannemelijk ... niet meer oplette	Die aannemelijkheid volgt niet uit dit rapport. Zojuist wordt aangehaald dat de omstandigheden vereisen dat continu bekeken moet worden of er andere vaartuigen bij het verkeer betrokken worden. Tevens wordt in dit rapport opgemerkt op p. 27, regel 12 dat er veel ander intern verkeer met de centrale is, dat er veel marifoonverkeer kan zijn, dat er veel achtergrondgeluid is in een watertaxi (p. 31, regel 8-11) en dat de kapitein van de watertaxi een flink aantal niet navigatierelateerde taken moet uitoefenen tijdens de vaart (p. 27, regel 4), waaronder contact met de klant, ook tijdens de rit (p. 27, regel 8-12). Om dan 1 enkel kort marifoonbericht - dat waarschijnlijk gegeven zou zijn terwijl de MSTX21 nog niet eens uit de Veerhaven was vertrokken, als spil te zien voor het verwachtingspatroon van de schipper van de MSTX21, is niet overtuigend, laat staan aannemelijk. Daar komt nog bij, of de schipper van de MSTX21, gelet op het geluidsniveau in de taxi en gelet op zijn hardhorendheid, de marifoon wel had kunnen horen. Had hij de marifoon voldoende hard had staan om deze te kunnen horen? [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Deels	Het ontbreken van de vertrek melding was inderdaad niet de enige factor die bijdroeg aan het niet opletten op wat de Marco Polo deed. Dit is genuanceerd in de tekst.
115	Koninklijke Spido	3.4.1	Tegemoetkomend ... moest anticiperen.	Zoals eerder aangegeven, creëerde de schipper van de MSTX21 deze omstandigheden zelf door kort achter de LIZA te kruisen (in strijd met de instructies, zie rapport p. 35, regel 24) en de Leuvehaven niet goed open te varen. Het blijft onduidelijk waarom de OvV meent dat de schipper van de MSTX21 zich daarachter mag verschuilen. Het is vergelijkbaar met iemand die te hard rijdt en vervolgens aangeeft dat hij niet op tijd kon remmen. Dat zal best, maar dat is een gevolg van je eigen tekortschieten door de snelheidsovertreding. Zo ook hier. De tekst behoort deze kanttekening te maken.	Nee	De Onderzoeksraad kijkt niet naar schuld, maar probeert uit te zoeken waardoor iemand in een bepaalde situatie bepaalde handelingen wel/niet heeft uitgevoerd, om daar vervolgens van te kunnen leren.
116	Koninklijke Spido	3.4.1	Een aanvullende ... vertrekken.	Onduidelijk blijft, waarop de OvV baseert dat hier sprake is van een complicerende factor. Opgemerkt zij wederom dat er geen sprake is van een 'verkeerde' oever of tegen de vaarrichting in voor schepen als de Marco Polo op grond van het BPR. Belangrijker is dat de schipper van de MSTX21, als hij gewoon oplettend was geweest, net als zijn passagier de MARCO POLO had gezien. Als men een weg oversteekt kijkt men ook naar links en rechts. Onduidelijk is waarom de OvV meent dat van oplopende/overstekende/plotskoerswijzigende watertaxi's niet verwacht kan worden dat zij naar bakboord kijken, hoewel iedereen weet dat daar steigers zijn en schepen varen. Dat is geen complicerende factor, dat is voldoen aan de verplichting uitkijk te houden en voorrang te verlenen, zoals vereist door het BPR. De tekst hoort deze kanttekening te maken en de conclusie kan niet getrokken worden.	Nee	De Onderzoeksraad kijkt niet naar schuld, maar probeert uit te zoeken waardoor iemand in een bepaalde situatie bepaalde handelingen wel/niet heeft uitgevoerd, om daar vervolgens van te kunnen leren.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
117	Koninklijke Spido	3.4.2	Uit meerdere ... aan langzamere schepen.	Deze passage leidt tot verwarring. De verwachting van de andere scheepvaartgebruikers is gebaseerd op de geldende regelgeving - BPR. Die regelgeving is op zijn beurt een uitvloeisel van het feit dat kleine schepen het best in staat zijn om rekening te houden met het overige vaarverkeer - de grotere schepen zijn niet voldoende wendbaar. De weergave door de OvV op deze plek lijkt te veronderstellen alsof de overige verkeersdeelnemers uit een soort moedeloosheid deze verantwoordelijkheid bij de watertaxi's leggen, dat is echter ten onrechte. Snelle motorboten kunnen gelet op hun snelheid en wendbaarheid uitsluitend veilig aan vaarverkeer meedoen, als de verantwoordelijkheid voor die veiligheid bij hen ligt. Uitsluitend als zou blijken dat zij die verantwoordelijkheid niet aankunnen, zou overwogen kunnen worden op dit stuk vaarwater een snelheidsbeperking in te voeren, om de veiligheid te waarborgen. In de vervolg van de tekst (o.a. eerste regels van p. 26, lijkt het bovenstaande besloten te liggen, maar wordt het onvoldoende expliciet.). Deze kanttekeningen behoren in de tekst verwerkt te worden.	Nee	Deze paragraaf gaat over het verwachtingspatroon van de gezagvoerder van de havenrondvaartboot. En ook deze heeft vanuit de BPR een verantwoordelijkheid voor het houden van uitkijk.
118	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.4.2	Zij verwachten [...] langzamere schepen.	De voorrangsregel uit artikel 6.02 BPR is van toepassing op snelle schepen. De watertaxi's vallen echter niet onder die definitie. Op watertaxi's is artikel 6.02 BPR dus ook niet van toepassing.	Ja	Klopt. Aangepast naar klein schip en groot schip.
119	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	meest - deelnemers.	De wettelijke regels zijn dat watertaxi's rekening moeten houden met en voorrang geven aan grote schepen.	Ja	Klopt. Aangepast naar klein schip en groot schip.
120	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	meest onvoorstelbaar.	De koers van een watertaxi is niet onvoorspelbaar omdat er naar locaties gevaren wordt. De koers van een rondvaartboot is eerder als onvoorspelbaar te beoordelen. Bij dit incident betrof het een <b>langzaamvarend</b> schip met een duidelijke koers naar de monding van de Leuvehaven.	Nee	Een buitenstaander kan niet bepalen wat de bestemming van een watertaxi is.
121	Koninklijke Spido	3.4.1	Vastgesteld is ... een rol spelen.	Gelet op de voorgaande opmerkingen, is hier geen sprake van vaststellingen, maar aannames en het overnemen van een partijstandpunt zonder kritische toetsing door de OvV.	Nee	Geen feitelijke wijziging.
122	Koninklijke Spido	3.4.1	Een belangrijke factor hierbij is.	Op deze plaats in de tekst is het niet doen van een vertrek melding opgewaardeerd van iets met een aannemelijke rol bij het verwachtingspatroon van de schipper van de MSTX21, tot 'belangrijke factor'. Het bevreedt ons dat dit soort conclusies zonder onderbouwing en weerlegging van de daartegen pleitende factoren (zie hiervoor, rij 59), worden gedaan. Niet is aannemelijk gemaakt, dat de schipper van de MSTX21 gelet op het voorgaande op goede wijze aan het uitluisteren was. Vastgesteld is dat de MARCO POLO al 1,5 minuut vertrokken was MSTX21 geen uitkijk hield, en een plotselinge koerswijziging inzette waarbij de status oploper tot koerskruiser wijzigde zonder te kijken en zonder daarbij voorrang te verliezen alhoewel MSTX21 dat verplicht was. De aangehaalde conclusie kan dus niet worden gehandhaafd.	Nee	Deze paragraaf gaat over de verwachtingspatronen van de betrokken schipper en gezagvoerder.
123	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	Bovendien ... Zicht.	De MSTX 21 had een geel dak en was goed waarneembaar met direct zicht.	Ja	Verduidelijkt dat het ging om met name de hoogte van de watertaxi's waardoor ze al snel in de dode hoek van sommige grotere schepen komen.
124	Koninklijke Spido	3.4.2	Het komt ... een aanvaring uit volgt.		Deels	De zin was niet duidelijk en is aangepast.
125	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	Het komt ... in te varen.		Nee	Geen wijziging aangegeven.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
126	Koninklijke Spido	3.4.2	Had opgemerkt.	Beter is 'had kunnen zien'. Immers wordt vastgesteld dat de MSTX21 in de dode hoek van de MARCO POLO zat. Het is een regel van goed zeemanschap dat kleine schepen rekening dienen te houden met de dode hoek van grote schepen (zie varendoejesamen.nl).	Nee	In de argumentatie wordt een hypothetische situatie aangegeven.
127	Koninklijke Spido	3.4.2	De regel dat .. te kunnen borgen.	Deze alinea zegt niets over het verwachtingenpatroon van de gezagvoerder van de MARCO POLO en hoort hier dus niet thuis. Bovendien is het onjuist.	Nee	In het door Spido aangeleverde document over de procedures voor nautisch personeel staat een regel "Voor vertrek meld de kapitein of stuurman op het radarkanaal 81 het vertrek van het schip en de intenties van de aanstaande manoeuvre."
128	Koninklijke Spido	3.4.2	Omdat de vertrekprocedure ... hectisch is.	Dit is onjuist; niet de vertrekprocedure is hectisch, maar het omliggend vaarwater kan relatief hectisch zijn met als gevolg daarvan een drukbezet marifoonkanaal. Etherdiscipline draagt dan bij aan de bruikbaarheid van kanaal 81 voor de berichten die noodzakelijk zijn. Vertrekmeldingen hebben niet de hoogste prioriteit, wat ook blijkt uit het feit dat watertaxi's überhaupt zijn vrijgesteld van vertrekmeldingen. Het vertrekprotocol van SPIDO (zie bijlage 'protocol vertrek en aankomst') dat wordt gehanteerd is duidelijk gestructureerd en kent geen enkel hectisch moment en kan ieder moment gestaakt worden. De omschrijving van de vertrekprocedure moet worden gecorrigeerd.	Ja	Verduidelijkt dat het gaat om de situatie van het vertrek, die veel aandacht vraagt, omdat er veel schepen tegelijk actief kunnen zijn in het gebied rondom de Erasmusbrug.
129	Koninklijke Spido	3.4.2	Tijdige afvaart ... te kunnen borgen.	Deze opmerking lijkt iets te zeggen over de reden waarom geen melding werd gedaan over de marifoon, maar doet dat niet. De afvaart zal altijd enigszins op verschillende tijdstippen geschieden omdat er gewacht zal worden totdat er gelet op de afvaart een geschikte mogelijkheid is. Het doen van een marifoonmelding van nog geen 10 seconden, leidt niet tot vertraging en de vaarplanning is dus niet van invloed op al of niet een melding doen van vertrek. Deze zin zegt niets over het verwachtingenpatroon van de gezagvoerder en behoort dus te worden geschrapt. De vaarplanning is flexibel. Tussen de vaarten is er 15 minuten ruimte om vertragingen op te vangen. Een vertraging leidt niet tot problemen, ook niet ten aanzien van de vooringsgesproken rondvaartinformatie.	Ja	Deze alinea hoort inderdaad niet bij het verwachtingenpatroon van de gezagvoerder van de havenrondvaartboot en is daarom verplaatst. De laatste zin is geschrapt.
130	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	de voorspelbaarheid... vaarweggebruikers en de watertaxi's .... Zijn.	DE bedoelde andere vaarweggebruikers (grote schepen)hoeven niet te anticiperen op watertaxi's en doen dat ook niet. <i>(Daarnaast geldt de regel dat, ongeacht de grootte van een schip, wanneer men van koers of snelheid verandert, er rekening gehouden moet worden met alle andere schepen).</i>	Ja	Duidelijker gemaakt dat de grote schepen daar ook niet op hoeven te anticiperen.
131	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5	zie ook bijlage C.	De automatisch gegenereerde data uit de logbestanden van de vloot leveren een ander beeld op dan het beeld dat in bijlage C en de genoemde informatie van de onderzoekers wordt geschetst. Zie bijlage document "20231015 Tijdbesteding schippers".	Nee	De logbestanden in de aangeleverde bijlage gaan niet over hetzelfde als het door de Onderzoeksraad geobserveerde beeld.
132	Koninklijke Spido	3.4.2	Dit vermindert ... lastig anticiperen.	Dit is de reden waarom de overige vaarweggebruikers conform het BPR (nu de MSTX21 niet stuurboordwal voer) niet hoeven te anticiperen op kleine schepen die van koers veranderen (6.17 lid 3 en 6.16 lid 3). Deze conclusie hangt daarom in de lucht en lijkt het BPR te miskennen.	Ja	Toegevoegd dat dit ook volgt uit de wetgeving.
133	Koninklijke Spido	3.4.2	Door overige ... wenbaar zijn.	Wederom miskent de OvV hier dat dit geen onderling gebruik of gewoonte betreft, maar gewoon de toepassing van het BPR. Dit is de wettelijke regel die het verkeer regelt en waaraan de watertaxi zich te houden heeft.	Ja	Toegevoegd dat dit ook voortkomt uit de BPR.
134	Koninklijke Spido	3.4.2	De vertrekmelding ... hectisch is.	Dit is respectievelijk een aanname en een onjuiste gevolgtrekking, zie hierboven, rij 67 en hieronder rij 85.	Ja	Verduidelijkt dat het gaat om de situatie van het vertrek, die veel aandacht vraagt, omdat er veel schepen tegelijk actief kunnen zijn in het gebied rondom de Erasmusbrug. Tevens is deze alinea verplaatst naar 3.4.1.
135	Koninklijke Spido	3.5	Algemeen.	Bij het beoordelen van de taakbelasting wordt wederom aan het wettelijk kader voorbijgegaan. De Arbeidstijdenbesluit vervoer dicteert hoe lang een schipper mag varen.	Nee	Het is niet duidelijk wat de relevantie is van deze opmerking.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
136	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	Een schipper ... marifoonverkeer.	Zie Document "20231015 Tijdbesteding schippers".	Nee	Het aangeleverde document heeft geen betrekking op deze zin.
137	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	Tijdens de .... De klant.	Tijdens de navigatie heeft de schipper niet de TAAK contact te hebben met passagiers.	Ja	Verduidelijkt dat de Onderzoeksraad de taken die vallen onder de taakbelasting niet alleen ziet als de direct vanuit het werk voortkomende taken, zoals het navigeren, maar ook bijkomstigheden, zoals gesprekken met passagiers.
138	Koninklijke Spido	3.5.1	Op dit kanaal .. in het passagiersaanbod.	In de tekst moet worden opgemerkt dat het drukke interne gespreksverkeer en het contact met de klant kan afleiden van de navigatietaak en er toe kan leiden dat marifoonberichten niet gehoord worden of niet bewust worden geregistreerd door de schipper.	Nee	Deze alinea is een beschrijving van het takenpakket, nog geen analyse van de effecten die dit kan hebben.
139	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	Ook hebben ... pauze.	Sinds 2023 is het half uur pauze een onderdeel van het bootrooster in het planboard. Dit omdat het automatisch boeken via App en Website toeneemt. Sinds 2018 werden pauze en bunkeren gepland in overleg met de centralist die daarvoor ruimte maakt in het planboard met een zogenaamd pauzeblok.	Deels	Aanpassing pauzeregeling na het ongeval, wordt toegevoegd aan Hoofdstuk 5 Genomen acties.
140	Koninklijke Spido	3.5.1	20 km/u ... watertaxi.	Zoals eerder aangegeven, MSTX21 is een snelle motorboot en in de vloot bevinden zich meerdere schepen die met een snelheid van 15 km/u (kunnen) varen. Het onderscheid dat in de tekst gemaakt wordt tussen langzame watertaxi's met 20 km/u en snelle watertaxi's met 50 km/u is dus feitelijk onnauwkeurig en leidt tot onduidelijkheid. Dit behoort gecorrigeerd te worden.	Nee	Er zijn watertaxi's die net iets harder dan 20 km/u kunnen, de langzame watertaxi's. Er zijn watertaxi's die 50 km/u kunnen, de snelle watertaxi's. Beiden zijn snelle motorboten.
141	Koninklijke Spido	3.5.1	Er zijn ... gaat ontwikkelen.	Deze passage is tegenstrijdig met het in 3.4.1 weergegevene over het verwachtingspatroon van de schipper van de MSTX21, immers de steigers van Spido en waterbus zijn bij uitstek een POI waarvan verwacht mag worden dat professionele schippers daar (altijd) op bedacht zijn. De link behoort in de tekst te worden gelegd.	Nee	Deze alinea is een beschrijving van de vaartaak, niet een analyse van wat betrokkenen tijdens het ongeval hebben gedaan of niet gedaan.
142	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	Denk aan ... ze heen varen.	Dit is de primaire vaartaak. De uitspraak "deze omstandigheden zijn van invloed op de vaartaak" is dan ook niet juist.	Ja	Zin geschrapt.
143	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	Bij een .... Afbeeldingen.	De Mstx 21 is ontworpen in samenwerking met de schippers waarbij een belangrijk onderdeel het zicht vanuit de stuurstand was. De uitspraak dat het zicht beperkt is in relatie tot de navigatie doeleinden is o.i. niet juist. Voor de snelle watertaxi's geldt dat zij, net als alle snelle schepen de eigenschap om in bochten schuin te liggen. Het is bekend dat hierdoor het zicht aan de lage zijde voor een deel kort wegvalt. Alle schippers van snelle schepen zijn zich hier bewust van en verkennen de voorgenomen vaarlijn voordat de bocht ingezet wordt.	Nee	Die uitspraak staat niet in het rapport.
144	Koninklijke Spido	3.5.1	Bij een ... wegviel.	In deze alinea wordt weer een tot verwarring aanleiding gevend onderscheid gemaakt tussen MSTX21 en 'snelle watertaxi's'. Tevens behoort in de tekst te worden opgemerkt dat het ontwerp van (alle) watertaxi's kennelijk in strijd is met het BPR, art. 1.09 lid 4.	Nee	Er zijn watertaxi's die net iets harder dan 20 km/u kunnen, de langzame watertaxi's. Er zijn watertaxi's die 50 km/u kunnen, de snelle watertaxi's. Beiden zijn snelle motorboten.
145	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.4.2	Onzichtbare.	De uitspraak dat de watertaxi's ook meest onzichtbaar zijn wordt niet onderbouwd en is onjuist.	Ja	Aangepast naar minder goed zichtbaar. Ten opzichte van de grote schepen die over de Nieuwe Maas varen, zijn de watertaxi's minder opvallend.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
146	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.5.1	Foto met verminderde zicht mist.	Foto toevoegen.	Ja	Hersteld.
147	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.5.1		Er is sprake van twee foto's, het is niet duidelijk waar de verwijzing 'middelste' op wijst.	Ja	Missende foto toegevoegd.
148	Koninklijke Spido	3.5.1		De middelste foto, waaruit zou moeten zijn af te leiden dat het zicht ontbreekt, is niet opgenomen in het rapport. Het is een technisch feit waarop de schipper moet anticiperen bij het nemen van een besluit een bocht in te zetten. Voor de passage van de LIZA was de MARCO POLO al vertrokken. De MARCO POLO is slechts een zestal seconden uit zicht geweest door de transparante LIZA. Goed zeemanschap vraagt als zicht geblokkeerd zou zijn geweest, alvorens een koerswijziging te maken te verifiëren of dat mogelijk is. Het grootste deel van de tijd was de MARCO POLO echter in parallelle vaart te zien. Als je weet dat het maken van een bocht je het zicht ontnemt (we kennen de foto niet) dan is dat juist een reden om beter uit te kijken.	Ja	Missende foto toegevoegd.
149	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	De informatie ... in het bijzonder.	Er wordt gesteld dat de schipper voor 25% van de boekingen handelingen moet verrichten tijdens zijn vaartaak. Dit is onjuist. De schipper ontvangt 90% van alle ritten via de Ipad. 10 % van de ritten zijn opstappers. Registratie van opstappers vindt plaats als de schipper afgemeerd ligt. Het enige moment waarop de schipper tijdens het varen te maken heeft met een ad hoc wijziging in het vaarschema is, als de centrale hem via de mobilfoon verzoekt om naar een andere locatie te varen. Dit komt voor.	Deels	Gebaseerd op onze observaties. Toegevoegd dat over een langere periode gebaseerd op data van Watertaxi Rotterdam de verhouding 90% en 10% is.
150	Koninklijke Spido	3.5.1	maken dat ... te blijven houden.	Het is een omissie dat in de tekst niet wordt stilgestaan bij de vraag, of dit hoge aandachtsniveau op hogere leeftijd wel kan worden gevraagd. Dit gelet op de leeftijd van de schipper van de watertaxi. Het in algemene zin hebben van een groot vaarbewijs betekent niet dat men mentaal nog de belasting aan kan die het varen met een snelle motorboot op de Nieuwe Maas vraagt. Het rapport zou stil moeten staan bij het instellen van leeftijdsgrenzen voor schippers van watertaxi's gelet op de verantwoordelijkheid die door het BPR aan hen als kapitein van een snelle motorboot wordt opgelegd.	Deels	Het aankunnen van mentale belasting is niet alleen afhankelijk van leeftijd. In het rapport is daar nu meer op in gegaan.
151	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.5.1	Planboord.	Moet zijn planbord.	Ja	Aangepast.
152	Koninklijke Spido	3.5.1.	75%-25%.	Die schatting van de verdeling lijkt onjuist gezien de frequentie van het verkeer met de centrale tijdens de vaart van een watertaxi. Bovendien geeft het een verkeerd beeld, de watertaxi moet het communicatieverkeer van alle watertaxis uitluisteren en de berichten die voor de betreffende watertaxi zijn bestemd eruit filteren.	Nee	Geen feitelijke wijziging.
153	Koninklijke Spido	3.5.1	Voor de laatste ... in het bijzonder.	Voor de duidelijkheid behoort te tekst te signaleren dat de aandacht die dat kost, ertoe kan leiden dat minder overzicht wordt bewaard ten opzichte van het omringende verkeer en/of marifoonberichten niet bewust worden geregistreerd.	Ja	Verder gespecificeerd.
154	Koninklijke Spido	3.5.1	Ook ... worden als afleiding ervaren.	De watertaxis ervaren communicatie van kanaal 81 kennelijk als afleiding, terwijl dit juist een veiligheidsmiddel is. Misschien kan daardoor worden verklaard dat marifoongebruik is uitgebleven bij plotselinge koersveranderingen door MSTX21 en de voorgenomen koerswijziging niet is gemeld. Dit is echter in strijd met de wettelijke plicht. In artikel 4.05 BPR is immers bepaald: Het moet op de voor het schip--schip verkeer dan wel voor de nautische informatie aangewezen kanalen de voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten geven. Op grond van lid 8 geldt dit artikel ook voor MSTX21, bijvoorbeeld bij koerswijzigingen of bij het in- of uitvaren van een haven.	Ja	Hier had niet het woord afleiding moeten staan, maar dat het uitluisteren extra concentratievermogen vraagt.



Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
155	Koninklijke Spido	3.5.1	Langdurige ... marifoonkanaal.	Deze constatering zijn niet te rijmen met de eerder in het rapport verkondigde aannemelijkheid dat een melding van vertrek door de MARCO POLO door de kapiteins 'zeker' zou zijn gehoord. Zie de opmerking hiervoor, rij 59.	Nee	De Onderzoeksraad heeft in de aangehaalde zin aangegeven wat de betrokken personen hebben verklaard.
156	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.5.1	eigen initiatief.	Elke schipper wordt door WTR geadviseerd en in de gelegenheid gesteld om op haar kosten gehoorbescherming te laten aanmeten bij een audicien.	Ja	Zin toegevoegd. Daarbij heeft de Onderzoeksraad wel de vraag gesteld of de marifoon nog goed te horen is.
157	Koninklijke Spido	3.5.1	Sommige schippers ... gehoorbescherming.	Het rapport laat na om antwoord te geven op de vraag, of dit ertoe leidt dat het marifoonkanaal slechter c.q. niet uitgeluisterd kan worden. Het dragen van gehoorbescherming is in strijd met het BPR 1.09.04.	Deels	De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan, maar heeft wel dezelfde vraag gesteld over het uitluisteren van het marifoonkanaal.
158	Koninklijke Spido	3.5.2	Tijdens ... momenten hoog.	Onduidelijk is hoe tot de conclusie wordt gekomen dat de mentale last hoog is bij vertrek en die conclusie is onjuist. Er is sprake van een vaste, stapsgewijze routine die doorlopen moet worden, waarbij nadat alles in gereedheid is gebracht voor vertrek, de gezagvoerder zijn volledige aandacht kan richten op de vertrekmanoeuvre. Bij de vertrekmanoeuvre wordt hij ondersteund door de matroos en de stuurman die ieder als uitkijk fungeren en in open verbinding kunnen communiceren met de stuurhut. Zie het protocol 'vertrek en aankomst' dat een feitelijke weergave is van de dagelijkse gang van zaken. Er is geen sprake van een 'vrij hectische' vertrekprocedure.	Nee	Dit is gebaseerd op de observaties van de Onderzoeksraad, de door de Onderzoeksraad ingezette partij en op gesprekken met diverse betrokkenen.
159	Koninklijke Spido	3.5.2	Naast navigatie ... in de horeca.	Ten onrechte wordt de indruk gewekt, dat al deze taken tegelijkertijd met de navigatietaak moeten worden verricht, of tijdens de vertrekmanoeuvre. Dat is niet het geval en het rapport werkt door deze generaliserende beschrijving een verkeerde indruk. Aangegeven moet worden, wanneer ieder van deze taken precies moet worden uitgevoerd. De vertrekprocedure behoort gelet op deze verwarring niet in deze algemene paragraaf besproken te worden. Nota bene: hoewel niet uitgesloten is dat de stuurman <u>tijdens de vaart</u> de horeca ondersteunt als zijn aanwezigheid op de brug niet vereist is, hebben nautische en technische zaken altijd prioriteit. Tijdens de aankomst- en vertrekprocedure hebben die aspecten altijd voorrang op horeca.	Ja	Verduidelijkt dat de nautische en technische zaken prioriteit hebben.
160	Koninklijke Spido	3.5.2	was Rederij ... of spiegels.	De camera's en spiegels zijn niet verplicht voor compensatie voor de dode hoek, maar worden deels wel als zodanig gebruikt en voor optimalisering van zichtlijnen.	Ja	toegevoegd dat ze niet verplicht zijn.
161	Koninklijke Spido	3.5.2	De watertaxi's ... zichtbaar.	Het rapport lijkt hier door de woordkeuze 'radar aan boord van de havenrondvaartboten' te impliceren dat dat ligt aan het radarapparaat aan boord, het is echter inherent aan de techniek. Ook bij de bespreking van de VTS p. 41-42 wordt dit neutraler gebracht. Om onduidelijkheid te voorkomen, dient dit ook op deze plek neutraler te worden gebracht.	Ja	Neutralere formulering gebruikt.
162	Koninklijke Spido	3.5.2	geeft een .. AIS-signalen weer.	Wederom lijkt geïmpliceerd te worden dat dit ligt aan de ECDIS die bij de havenrondvaartboten wordt gebruikt, terwijl het een inherente beperking is aan de techniek. Dit wordt in de bespreking bij VTS p. 41-42 neutraler gepresenteerd, en dat behoort ook hier op die manier signaleerd te worden.	Ja	Neutralere formulering gebruikt.
163	Koninklijke Spido	3.5.2	tegen de ... van het vaarwater.	Wederom zij herhaald dat geen sprake is van een 'verkeerde kant' van het vaarwater voor de Marco Polo. Zie hiervoor, rij 17.	Ja	Geschrapt.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
164	Koninklijke Spido	3.5.2	Deze situatie ... de Leuehaven vaart.	Onduidelijk is waarom in de tekst het uitgangspunt wordt betrokken dat het gegeven dat de schepen van Spido stroomopwaarts vertrekken 'niet ideaal' zou zijn. Aan deze vertrekprocedure ligt een zorgvuldige belangenafweging ten grondslag en is vastgesteld dat dit een veilige methode betreft. Bovenal geldt dat dit juist vanwege de heersende stroomrichting en de zicht op de afvaart tegenstrooms aankomen en vertrekken veiliger is dan met de stroom mee. Bij tegenstrooms afmeren op deze locatie is er juist zicht op de afvaart en is er een grotere manoeuvreerbaarheid. In de praktijk blijkt op geen enkele wijze, dat het door vertrekkende Spido schepen stuurboord - stuurboord passeren van afvarend scheepvaartverkeer problematisch is. De situatie dat een vertrekkend schip de tegenoverstelde richting opvaart dan het overige scheepvaartverkeer aan die oever, doet zich veelvuldig voor, zowel nationaal als internationaal, en wordt niet als problematisch ervaren. Voor wat betreft kruisende vaart ter hoogte van de Leuehaven merken wij op dat kruisende vaart die zich aan de de vaarregels van het BPR houdt en - voor zover het watertaxi's betreffen - aan de interne regels van de watertaxi, dit zonder problemen mogelijk is. De tekst behoort daarom gecorrigeerd te worden met inachtneming van het bovenstaande.	Deels	De genoemde overwegingen zijn toegevoegd. Maar het gaat hier niet alleen om de situatie voor de havenrondvaartboot, maar ook die van de andere vaarweggebruikers.
165	Koninklijke Spido	3.5.2	Dit maakt ... te steken.	Het is niet duidelijk wat hier wordt bedoeld; de schepen van Spido steken het vaarwater van de Nieuwe Maas niet haaks over. Daar is ook geen reden voor. Het betreffen grote schepen.	Ja	Haaks geschrapt.
166	Koninklijke Spido	3.5.2	Bij het vertrekproces ... van de passagiers.	Deze omschrijving geeft aanleiding tot verkeerde gevolgtrekkingen. Het vertrekproces start pas, nadat de inscheping van de passagiers is voltooid. Het protocol geeft aan dat iedereen een duidelijke taak heeft op vaste momenten in een stapsgewijs proces. Eerst passagiers aan boord, dan sluiten toegang aan de wal, als de steiger leeg is loopbrug weghalen en verschansing sluiten. Daarna gereed gaan maken voor het ontmeren. Is de vaarweg vrij (Stuurman, schipper en matroos controleren dat) dan kan er los worden gemaakt. De schipper is al enige tijd voor vertrek op de brug en heeft voldoende gelegenheid om zich te oriënteren, de mogelijkheid tot afvaart te beoordelen en relevante informatie via de marifoon goed te kunnen interpreteren.	Ja	Aangepast.
167	Koninklijke Spido	3.5.2	Door het ... zicht ontwikkelt.	Dit is een constatering die geen hout snijdt. Nadat de inscheping is voltooid en alles klaar is voor vertrek, gaat de gezagvoerder beoordelen op welk moment het vertrek veilig kan geschieden, gelet op het actuele verkeersbeeld. Het heeft geen nut om de gezagvoerder daar een kwartier eerder mee te laten beginnen, omdat het om de actuele situatie gaat op het moment dat het schip gereed is voor vertrek. 'kijken hoe de situatie rondom zijn schip zich ontwikkelt' miskent dat alleen de actuele situatie ten tijde van de beslissing tot het vertrekken relevant is. Daarbij komt dat de schepen die zich moeilijk laten voorspellen, de snelle motorboten zijn. Het heeft geen toevoegde waarde om eerder naar passerende schepen te gaan kijken. Deze passage dient te worden gecorrigeerd.	Ja	Aangepast.
168	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.6.1	Startpunt voor [...] de Havenverordening.	Door deze formulering lijkt het alsof de plicht tot het hebben van een groot vaarbewijs op een watertaxi alleen maar volgt uit de Havenverordening. Dat is echter niet zo, aangezien dit volgt uit artikel 14 van het Binnenvaartbesluit.	Nee	De langzame watertaxi's hoeven inderdaad alleen vanuit de Havenverordening een groot vaarbewijs te hebben, omdat deze niet sneller dan 30 km/u kunnen.
169	Koninklijke Spido	3.5.2	Met name het ... structureel risico's.	Dit is een stellingname door de OvV die niet deugdelijk wordt onderbouwd gelet op het bovenstaande commentaar. Een dergelijk verstrekkende kwalificatie dient echter op een zeer zorgvuldige analyse te zijn gebaseerd. Bij de lezer ontstaat het gevoel dat de OvV hier toedeneert naar een vooraf ingenomen standpunt. Dit behoort te worden gecorrigeerd.	Deels	Duidelijker aangegeven waar de zorg van de Onderzoeksraad ligt, maar ook dat Spido zelf goede overwegingen heeft bij de vertreksituatie.
170	Koninklijke Spido	3.5.2	Zo wordt ... vertrokken.	Wederom wordt opgemerkt dat de vertrekrichting van de Spido boten niet 'tegen de vaarrichting in' is; in het BPR wordt immers voor grote schepen geen vaarrichting dwingend voorgeschreven	Deels	Verduidelijkt wat de Onderzoeksraad verstaat onder de vaarrichting.
171	Koninklijke Spido	3.5.2	ontbreekt ... middels systemen.	Zoals eerder opgemerkt, lijkt geïmpliceerd te worden alsof dat een verwijt aan Spido is, terwijl het simpelweg voortvloeit uit de technische beperkingen van de beschikbare systemen. De tekst dient dit neutraler weer te geven, zoals dat ook bij VTS p. 41-42 gebeurt.	Ja	Neutraler geformuleerd en verduidelijkt.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
172	Koninklijke Spido	3.5.2	Door Rederij ... aanwezig te hebben.	De relevantie van deze constatering is in het voorgaande niet duidelijk geworden. De bij het vertrek betrokken bemanningsleden (matroos, stuurman, gezagvoerder) staan met elkaar in verbinding door een open kanaal. De mensen buiten de stuurhut zijn de ogen en oren van de kapitein en kunnen hem van extra informatie voorzien (en doen dat ook). De OvV lijkt te denken dat twee mensen op dezelfde plek op het schip positioneren tot toegenomen veiligheid zou leiden, maar onderbouwt niet waarom dit het geval zou zijn. Deze alinea behoort te worden gecorrigeerd.	Ja	Geschrapd.
173	Koninklijke Spido	3.5.2	Het feit dat ... met zich mee.	Deze alinea creëert onduidelijkheid, omdat er in besloten lijkt te liggen dat het feit dat een schip van stilliggend naar actieve deelnemer aan het verkeersproces verandert, tot deze aanvaring zou hebben geleid. Maar ieder schip dat vertrekt, behalve de grootste zeeschepen, voldoet aan die typering. En dat geldt ook voor vrijwel alle schepen die aan de Nieuwe Maas vertrekken. Los daarvan was de MARCO POLO al enige tijd onderweg voordat de aanvaring plaatsvond. Er is hier sprake van framing: door dit punt uit te lichten, wordt de suggestie gewekt dat de Spido schepen het probleem zijn. Dat is naar onze stellige overtuiging ten onrechte. De onoverzichtelijkheid waar de OvV over rept, behoort niet voor rekening te komen van 1 partij, die daar ook op grond van het BPR niet verantwoordelijk voor is. Voor zover er sprake is van onoverzichtelijkheid op de Nieuwe Maas, komt dit door de watertaxi's. Op grond van het BPR ligt de verantwoordelijkheid voor veilige vaart van snelle motorboten bij die motorboten zelf. Als men het risico niet neutraliseert bij de bron, de watertaxi's, zal het zich in de toekomst weer op een andere manier manifesteren. De geschiedenis leert dat watertaxi's in het verleden met allerlei andere watergebruikers in aanvaring zijn gekomen. Spido schepen zijn daar niet debet aan. De tekst behoort te worden gecorrigeerd.	Nee	De Marco Polo heeft als actieve deelnemer aan het verkeer op de Nieuwe Maas ook haar verantwoordelijkheden.
174	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.6.2	Rederij Spido [...] nautische nevenwerkzaamheden.	De Arbeidstijdenwet en het arbeidstijdenbesluit zijn echter wel van toepassing, zeker in de binnenvaart en wanneer er een gezagverhouding is tussen een zelfstandig ondernemer ZZP en opdrachtgever. De werknemers moeten rekening houden met de nevenbetrekking en de opdrachtgever hierover informeren.	Ja	Verantwoordelijkheid ligt bij werknemer.
175	Koninklijke Spido	3.6.2	Er vindt geen ... plaats.	Dat is niet juist, er vindt wel herinstructie plaats er is namelijk een kwaliteitssysteem dat wordt nageleefd en gecontroleerd. Zie bijlage 'opleiding en instructie'.	Ja	Toegevoegd.
176	Koninklijke Spido	3.6.2	Omdat zij ... van een vergelijkbare situatie.	Dit is veel te kort door de bocht. Spido maakt gebruik van een team van kapitein en stuurman, waarbij over het algemeen beide bemanningsleden hun papieren als kapitein hebben, met daarnaast nog een matroos. Bijvoorbeeld de waterbus vaart met een enkele kapitein en geen stuurman. De watertaxi idem. Hier wordt zonder grond de situatie bij Spido over 1 kam geschoren met ondernemingen waar de situatie wezenlijk anders is. De tekst moet worden gecorrigeerd.	Ja	Aangepast.
177	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.7.1	maar mogen daar ... voor is.	Schippers mogen alleen afwijken van de nautische instructies om veiligheidsredenen of na aanwijzing van de bevoegde autoriteiten.	Ja	Verder gespecificeerd.
178	Koninklijke Spido	3.7.1	Langzame ... betrokken watertaxi.	Herhaald zij, de MSTX21 is een snelle motorboot en deze typeren als 'langzame watertaxi' leidt tot verwarring. De tekst moet worden gecorrigeerd.	Nee	Er zijn watertaxi's die net iets harder dan 20 km/u kunnen, de langzame watertaxi's. Er zijn watertaxi's die 50 km/u kunnen, de snelle watertaxi's. Beiden zijn snelle motorboten.
179	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.7.1		Regeling snelle motorboten 1995, geen eigen regeling watertaxi.	Nee	Geen feitelijke wijziging, het gaat niet over de snelheid.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
180	Koninklijke Spido	3.6.2	Herinstructie ... als Rederij Spido.	Dit is feitelijk onjuist, zie de opmerkingen hierboven bij rij 100. Tevens wordt wel degelijk in de gaten gehouden of bemanningsleden 'fit for the job' zijn, door onderlinge controle van de overige bemanningsleden.	Nee	Onderlinge controle is geen goed systeem.
181	Koninklijke Spido	3.7.1	Volgens ... melden.	Deze beschrijving klopt niet gelet op het feit dat de MSTX21 een snelle motorboot is. De tekst moet worden gecorrigeerd.	Nee	Dit gaat over de interne nautische instructie van Watertaxi Rotterdam.
182	Koninklijke Spido	3.7.1	waarin ... alle andere scheepvaart....melden.	Het is niet correct dat alle andere scheepvaart zich consequent meldt, ook de RPA's doen dat niet, evenals de (zeehaven)politie.	Nee	Er staat niet dat alle andere scheepvaart zich consequent meldt.
183	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.7.1	Er zijn ... procedures houdt.	Een overzicht van de gevolgen bij overtredingen is geen onderdeel van de nautische instructies. Er bestaat wel een sanctieprocedure. Volgens de huidige procedure wordt een constateerde overtreding in het week overleg tussen WTR en SCR besproken of en zo ja welke sancties er volgen.	Ja	Informatie toegevoegd.
184	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.7.1	Instructies.	Onduidelijk is welke instructies dit betreft. Wij vermoeden de interne nautische instructies Watertaxi. Dit is in de rest van het rapport ook niet overal even duidelijk.	Ja	Deze paragraaf gaat over de nautische instructies. Voor de duidelijkheid is het herhaald.
185	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.7.1	laag veiligheidsbewustzijn.	"Laag veiligheidsbewustzijn" is een zeer ongenueanceerde uitspraak. De professionele schippers zien het als hun primaire taak de veiligheid van passagiers en schip waarborgen. De laatste 10 jaar hebben er meer dan 2,5 miljoen kruisende vaarbewegingen plaatsgevonden met 4,5 miljoen passagiers.	Deels	Verduidelijkt, veiligheid staat niet op eerste plaats.
186	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.7.1	Gebrek aan handhaving.	Onduidelijk is of het gebrek aan handhaving door Watertaxi betreft of door overheidsorganen.	Ja	Verduidelijkt.
187	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.7.1	Deze worden beperkt toegepast.	De kwalificatie "beperkt" is komt niet overeen met de waarnemingen en controles van de opgeslagen vaarlijnen.	Ja	Aangepast naar niet altijd.
188	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.7.1	met name om reden van snelheid.	Deze constatering is niet onderbouwd.	Nee	Deze constatering komt uit gesprekken met betrokkenen.
189	Koninklijke Spido	3.7.1	Eenduidige ... veiligheid.	Wederom miskent de OvV dat de wettelijke vaarregels van het BPR gelden op de Nieuwe Maas. Er zijn eenduidige regels, die zijn niet alleen gangbaar, maar wettelijk verplicht! Handhaving lijkt de aangewezen route om ervoor te zorgen dat de partij die daar stelselmatig van afwijkt, haar gedrag corrigeert. De tekst moet dit duidelijk vermelden.	Deels	Verduidelijkt dat de nautische instructies van Watertaxi Rotterdam niet overeenkomen met BPR.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
190	Koninklijke Spido	3.7.2	De nautische ... het ongeval:	De in de gele omlijning genoemde instructie lijkt niet afgeleid uit een interne instructie die in omloop is bij Spido. Bijgevoegd vindt u in de bijlage 'protocol vertrek en aankomst' een protocol van de vertrekprocedure.	Deels	AIS aangepast. De drie genoemde regels, hierbij letterlijk geciteerd uit het document aangeleverd door Spido: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kort na vertrek wordt via kanaal 14 HCC het aantal passagiers met categorie A,B,C of D (mobiliteit en risico) gemeld, inclusief het aantal nautische en overige bemanningsleden.</li> <li>2. Voordat het schip loskomt meldt de kapitein zich op kanaal 81 Sector Maasbruggen en meld het vertrek vanaf de huidige positie, de voorgenomen vaarroute en maakt indien nodig afspraken met schepen in de afvaart in het riviervak tussen de Willemsbrug en Erasmusbrug.</li> <li>3. Voor vertrek wordt eerst waargenomen of het vaarwater vrij is en veilig kan worden vertrokken door observatie van: <ul style="list-style-type: none"> <li>§ Visuele waarneming</li> <li>§ Camerabeelden</li> <li>§ De elektronische vaarkaart</li> <li>§ Het uitluisteren van de verkeerssector op kanaal 81</li> <li>§ Bij verminderd zicht of mist de radar.</li> </ul> </li> </ol>
191	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.7.3	tegen de vaarrichting in.	Hierin mist nog dat dit juridisch is toegestaan (doet niets af aan het veiligheidsaspect, maar Spido mag formeel tegen de richting in varen).	Ja	Toegevoegd dat het juridisch is toegestaan.
192	Koninklijke Spido	3.7.2	De omringende ... opbouwen.	Er wordt hier gegeneraliseerd ten opzichte van zeer verschillende verkeersstromen. Een snelle watertaxi zal als een vertrek melding wordt gegeven meestal nog niet eens in de buurt van het schip zijn dat vertrekt. Maar zonder onderbouwing wordt desondanks aangenomen dat een dergelijke melding situationeel bewustzijn bij die watertaxi's oplevert. Onduidelijk is waarom dat richting de Spido al constatering wordt genoemd, terwijl het volkomen ontbreken van vertrek meldingen van watertaxi's (rapport p. 35, regel 36-38) geen kritische kanttekening wordt gemaakt over situationeel bewustzijn. Onduidelijk blijft waarom de OvV verschillende maatstaven aanlegt. De tekst dient hier consequent te zijn en te worden gecorrigeerd.	Nee	Zoals in de tekst is aangegeven, zijn watertaxi's de partij die, als kleine schepen, de grote scheepvaart moet ontwijken en voorrang moet verlenen. Voor hen is het bewust zijn van vertrekkende schepen dus van een veel groter belang dan andersom.
193	Koninklijke Spido	3.7.2	De meldprocedure ... achterwege.	Er zijn verschillende redenen voor het uitblijven van een melding, die niet te wijten zijn aan de Spido. De drukte op kanaal 81 is een gegeven. Etherdiscipline leidt ertoe dat er ruimte ontstaat blijft voor communicatie. Het uitblijven van een reactie van VTS indiceert namelijk ook overbelasting van het systeem, die niet bij uitsluiting aan Spido behoort te worden tegengeworpen. Het valt op dat de OvV het uitblijven van vertrek meldingen van watertaxi's geen probleem lijkt te vinden, deze worden niet herhaald in een geel kader, en daar bij de Spido schepen wel een probleem in te zien. De OvV hanteert zonder rechtvaardiging verschillende maatstaven voor dezelfde situatie. Bovenal geldt dat de wet niet gebiedt dat er op terugkoppeling van de VTS moet worden gewacht. De enkele melding is voldoende. De melding is gericht op de post en de omringende scheepvaart.	Nee	Zoals in de tekst is aangegeven, zijn watertaxi's de partij die, als kleine schepen, de grote scheepvaart moet ontwijken en voorrang moet verlenen. Voor hen is het bewust zijn van vertrekkende schepen dus van een veel groter belang dan andersom. De Onderzoeksraad heeft het marifoontverkeer uitgeluisterd zoals dat was ten tijden van het ongeval. Er is in de minuten vooraf aan het ongeval 1 marifoontuitwisseling geweest van 12 seconden op Kanaal 81. Drukke op het marifoontkanaal is dus waarschijnlijk geen reden geweest van het niet melden.
194	Koninklijke Spido	3.7.2	Voor de schippers ... situatiebewustzijn.	Dit is op z'n best speculatief. Zie commentaar hierboven rij 59 en 74.	Nee	Er wordt hierbij vanuit gegaan dat de ontvangende partij het bericht ontvangt.
195	Koninklijke Spido	3.7.2	de 70'er jaren.	Sinds de jaren 70 levert de richting en locatie van de Spido geen probleem op. Indien de vaart van de watertaxi's tot problemen leidt, ligt de oplossing logischerwijs ook aan die zijde.	Nee	Geen feitelijke wijziging.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
196	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.8	Beiden.	Moet zijn beide.	Ja	Aangepast.
197	Koninklijke Spido	3.8		De foto toont niet een kerend schip 'net voorbij te toegang tot de Leuvehaven', maar ter hoogte van Boompjes 251, het VNAB gebouw. Dit is ongeveer 400m verder stroomopwaarts.	Ja	Hoewel 'net voorbij' een relatief begrip is, is de tekst aangepast naar 'ongeveer 400 meter voorbij'.
198	Koninklijke Spido	3.8	Doordat de aanlegplaatsen ... veranderen.	Die verandering is maar zeer beperkt. De in opvaart vertrekkende schepen kruisen immers pas het vaarwater bij gelegenheid, terwijl het BPR duidelijke regels geeft voor het stuurboord - stuurboord passeren. De praktijk leert ook dat daar geen problemen mee zijn. De verkeerssituatie boet daardoor niet aan overzichtelijkheid in. De tekst dient hierop te worden aangepast.	Nee	De alinea geeft een beschrijving van de situatie zoals die door de Onderzoeksraad is geobserveerd.
199	Koninklijke Spido	3.8	Aan de andere zijde .. Leuvehaven.	De Leuvehaven wordt alleen druk bevaren door de watertaxi's. Verder is er nagenoeg geen vaart. De onoverzichtelijkheid van dit vaarwater zou door het terugbrengen van de snelheid met 1 simpele ingreep sterk verminderen. De onoverzichtelijkheid kan met name ontstaan door het snelheidsverschil en de onvoorspelbaarheid van de watertaxi's met het overige verkeer. Deze bevindingen worden op p. 40, regel 5-11 kennelijk gedeeld door de OvV, maar de logische conclusie wordt daaruit niet getrokken. Een andere oplossing zou zijn in de lijn van artikel 4 lid 1 en 25 van de Scheepvaartverkeerswet de watertaxis een verkeersaanwijzing te geven met last onder dwangsom waardoor zij gehouden worden zich aan het BPR te houden.	Deels	Toegevoegd dat het voornamelijk gaat om watertaxi's die gebruik maken van de Leuvehaven.
200	Koninklijke Spido	3.8	passagiersschepen.	Dit woordgebruik leidt tot onduidelijkheid; het gaat bijna zonder uitzondering om watertaxi's.	Nee	Tijdens de observatiedagen heeft de Onderzoeksraad ook een groot aantal tenders gezien.
201	Koninklijke Spido	3.8	De huidige ... elkaar heen varen.	Onderscheid moet gemaakt worden tussen de feitelijke geografische situatie en het vaargedrag van watertaxi's. Het in en uitvaren van een havenmond is, indien dat geschiedt op de wijze die door het BPR wordt voorgeschreven zonder problemen, ook bij de Leuvehaven. Het door elkaar heen varen op tegengestelde koersen is evenmin een probleem; het BPR biedt daar duidelijke regels voor. Dit geldt ook voor kruisend verkeer. De OvV problematiseert desondanks de inrichting van de Nieuwe Maas op deze locatie. Onzes inziens is dat ten onrechte. Indien het BPR wordt nageleefd - en daar op wordt gehandhaafd - is er weinig aan de hand. De incidenten met watertaxi's, zo brengen wij in herinnering, gebeuren op allerlei plekken op de Nieuwe Maas. De havenmond van de Leuvehaven is dus niet risicovoller dan andere locaties. Indien men specifiek problemen met kruisend verkeer die een hoge snelheid hebben wil voorkomen, dan lijkt de aangewezen ingreep het instellen van een maximumsnelheid voor snelle motorboten. Ook op de Thames in London, waar eveneens veel verschillende soorten schepen door elkaar heen varen, bestaat een duidelijke maximumsnelheid. Verhandelingen over de inrichting van het vaarwater maskeren, dat in die maximumsnelheid hier de sleutel ligt. Het is ons onduidelijk waarom die voor de hand liggende ingreep niet nadrukkelijk wordt genoemd in dit kader.	Nee	Ondanks alle wetten gaat er wel eens iets mis. De vraag is dan waarom, en hoe dat in de toekomst is te voorkomen.
202	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.9	Mobiel verkeersleider.	Handhaven en proces verbaal opmaken ligt bij andere partijen, zoals ILenT, politie etc.. DHMR kent geen mobiel verkeersleider, wat wordt hiermee bedoeld?	Ja	Aangepast en 'mobiel verkeersleider' weggehaald en DHMR toegevoegd.
203	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.9	Naast dat (...) zien zijn.	Op basis van het BPR, art. 9.04 lid 6 moet een slecht zichtbaar klein schip een radarreflector voeren. De Oude en de Nieuwe Maas zijn opgenomen in bijlage 15. Is vastgesteld of aan deze bepaling is voldaan?	Ja	De watertaxi's zijn voorzien van radarreflector, dit is in de tekst toegevoegd in paragraaf 3.3.
204	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.9		Uit de tekst over de VTS-operators wordt niet duidelijk onder welke organisatie ze vallen (RWS of Havenbedrijf).	Ja	Toegevoegd dat VTS in de besproken sector valt onder Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
205	Koninklijke Spido	3.9	Voor wat betreft ... zouden tegenkomen.	Daar was inderdaad geen reden toe, omdat voor niemand kenbaar was dat de MSTX21 op het laatste moment zou afbuigen naar de Leuvehaven.	Nee	Geen feitelijke wijziging.
206	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.10	studies en initiatieven.	Moet zijn initiatieven.	Ja	Aangepast.
207	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.10	Het creëren van ... traffic lanes...	DHMR heeft al in 2019 voorgesteld aan het ministerie van IenW om de mogelijkheid tot het invoeren van traffic lanes te bespreken.	Ja	Toegevoegd dat ook in 2019 al een soortgelijke brief is verstuurd.
208	Koninklijke Spido	3.9		Het valt op dat de OvV hier wel heel gemakkelijk voorbijgaat aan de rol van de VTS. Waar bij Spido en Watertaxi allerlei noten worden gekraakt, luidt de conclusie hier dat een meer intensieve verkeersbegeleiding niet mogelijk is. Het ligt voor de hand om op deze plaats te signaleren, dat VTS vaker bindende instructies zou kunnen geven, met name waar het snelheid en vaargedrag betreft. Tevens zou VTS veel vaker ILT en de politie kunnen waarschuwen als er opvallende zaken worden gemeld via kanaal 81, of uit de AIS volgen. Het is tevens onbegrijpelijk dat de OvV geen kanttekening plaatst bij de typering dat de vaste scheepvaartpartijen 'zelfregulerend' zijn (rapport p. 41, regel 27). [57 lid 2 sub c Rijkswet OvV]. De OvV betoont zich niet erg kritisch ten aanzien van de rol die het bevoegd gezag zich hier aanmeet en dat behoort te worden gecorrigeerd in de tekst.	Nee	Mening van Spido.
209	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.10	Het terugbrengen van de maximumsnelheid.	DHMR heeft in 2019 al voorgesteld aan het ministerie van IenW om de maximumsnelheid in te voeren (dus geen terugbrengen, want er is geen maximumsnelheid).	Ja	Aangepast dat het gaat om het invoeren en niet verlagen van een maximumsnelheid.
210	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.10	Het zoeken [...] en regelgeving.	Betreft dit een conclusie van de OVV? Indien dat het geval is en het niet uitsluitend gaat om de eisen voor watertaxi's, kan dit dan verder toegelicht worden?	Nee	Dit betreft een opsomming van initiatieven vanuit de DHMR. De paragraaf is wel verplaatst naar 3.12.
211	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	3.10	Het bedrijf ... te vervoeren.	De uitspraak dat er meer watertaxi's nodig zullen zijn om hetzelfde aantal passagiers te vervoeren is niet juist. Diversificatie van de vloot heeft juist als doel om met minder vaarbewegingen meer passagiers te vervoeren..	Ja	Toegevoegd.
212	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	3.11	Mindere robuustheid.	Wat is de referentie? Wat is minder robuust en op basis waarvan kan dit gezegd worden?	Ja	Weggelaten.
213	Koninklijke Spido	3.10		Ook hier valt op dat de OvV zich niet kritischer betoont ten aanzien van de Divisie Havenmeester. Geen kritische kanttekening wordt gezet bij het gebrek aan voortvarendheid met het 'plan' de snelheid terug te brengen, en het feit dat dit niet voor de gehele Nieuwe Maas zou gelden, maar slechts voor bepaalde zones. Dat zou weer nieuwe onduidelijkheid met zich brengen, terwijl bijvoorbeeld in Londen het geen enkel probleem blijkt om voor een duidelijke zone van oost naar west een maximum snelheid in te stellen. Eveneens is er op basis van de vaarregels van het BPR nu al te handhaven, maar wordt er kennelijk geen prioriteit aan gegeven. Het is wederom opvallend, dat er geen enkel punt van kritiek wordt gesignaleerd ten aanzien van de Divisie havenmeester. Dit behoort te worden gecorrigeerd in de tekst.	Nee	Mening van Spido.
214	Watertaxi Rotterdam - Schipperscentrale Rotterdam	4.1	Met name .... Onveilige situaties.	Watertaxi Rotterdam voert sinds 2001 snelle watertaxidiensten uit. . In die periode hebben er drie aanvaringen plaatsgevonden waarvan twee met langzaamvarende taxi's. De laatste 10 jaar hebben er meer dan 2,5 miljoen kruisende vaarbewegingen plaatsgevonden met 4,5 miljoen passagiers.	Nee	Niet relevant voor conclusiehoofdstuk.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
215	Koninklijke Spido	4.1	De schipper ... havenrondvaartboot.	Het feitenrelaas sluit niet aan bij de werkelijkheid. Ten tijde van het vertrek van de MARCO POLO lag de MSTX21 nog dwars van de Veerhaven. Had de MARCO POLO het vertrek gemeld dan was de kans groot dat de MSTX21 nog in de Veerhaven passagiers aan het laten instappen was. Vertrek van MARCO POLO was meer dan 1,5 minuut voor aanvaring. Daarvan is het zicht tussen MARCO POLO en MSTX21 slechts zeer kort onderbroken geweest. MSTX21 is schuin over het vaarwater richting Leuvehaven gevaren. Kortom: MSTX21 heeft de bocht afgesneden. [57 lid 2 sub c Rijkswet Ovv].	Nee	Op zowel de radarbeelden, de camerabeelden, als de AIS data in bezit van de Onderzoeksraad is te zien dat de Marco Polo pas in beweging komt op het moment dat de MSTX 21 ongeveer op gelijke hoogte is met de Marco Polo.
216	Koninklijke Spido	4.1	Het ontwerp ... watertaxi.	De invloed van de vormgeving heeft blijkens rapport betrekking op de situatie bij de snelste watertaxi's als zij een bocht maken. Gezien de snelheid van de MSTX21 (wel een snelle motorboot maar vaart met een snelheid die lager is dan die van de extreem snelle watertaxi's) zal helling van de MSTX21 in een bocht veel geringer zijn en zullen de zichtlijnen niet zijn doorbroken. Dat is een aanname omdat de foto in het rapport nog ontbreekt. MSTX21 heeft echter de tijd gehad toen zij parallel aan de Marco Polo voer om deze te zien. Ook de passagier heeft de Marco Polo gezien. Zichtlijnen worden pas relevant als de schipper heeft gekeken. In casu lijkt de schipper domweg niet gekeken te hebben. De tekst miskent dit.	Ja	Hoewel het al in de tekst stond, is explicieter gemaakt dat de schipper van de MSTX 21 de Marco Polo wel had kunnen zien, maar niet bewust heeft waargenomen.
217	Koninklijke Spido	4.1	Toen zij ... te voorkomen.	Kennelijk heeft de schipper van de MSTX21 12 seconden vrij zicht gehad op de Marco Polo. Als hij had gekeken - net als de passagier - , had hij voldoende tijd gehad om te reageren. De tekst miskent dat.	Ja	Hoewel het al in de tekst stond, is explicieter gemaakt dat de schipper van de MSTX 21 de Marco Polo wel had kunnen zien, maar niet bewust heeft waargenomen.
218	Koninklijke Spido	4.1	De schipper ... van de vaarweg.	Gelet op het feit dat de MSTX21 een snelle motorboot is, zou de keuze om in het midden van de vaarweg te varen te begrijpen zijn. Iets anders is dat onduidelijk is hoe de regels van het BPR over stuurboordwal voor kleine schepen en de uitzondering voor snelle watertaxi's zich tot elkaar verhouden. De tekst zou hier duidelijkheid over moeten verschaffen. Het is logisch dat de regel duidelijker is als deze voor alle kleine schepen hetzelfde is.	Ja	Toegevoegd dat de watertaxi volgens zowel de interne instructies van Watertaxi Rotterdam als de BPR zoveel mogelijk aan stuurboordwal had moeten varen.
219	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	4.1	De schipper (...) Rotterdam.	De schipper week niet alleen af van de interne procedures, maar ook van de wettelijk voorgeschreven procedures. Zie 9.04 lid 2: een klein schip, snelle motorboot, moet zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen. De oude en de nieuwe Maas worden in bijlage 15 genoemd.	Ja	Toegevoegd dat ook van het BPR is afgeweken.
220	Koninklijke Spido	4.1	Gedurende ... scheepvaartverkeer.	Zoals hierboven aangegeven, rij 18, heeft de Liza veel ruiten waardoor de schipper van de MSTX21 de Marco Polo had kunnen zien. De tekst miskent dit. Tevens miskent de tekst dat als de MSTX21 de Leuvehaven goed had opengevaren, er geen beperking zou geweest van het zicht van de MSTX21 op de Marco Polo.	Deels	Het is niet vastgesteld dat de MSTX 21 daadwerkelijk de Marco Polo door de ramen van de Liza had kunnen zien, en of dat een realistische verwachting is. Wel heeft de gekozen vaarroute invloed gehad op het zicht op de Marco Polo.
221	Koninklijke Spido	4.1	Door de ... kunnen stellen.	De schipper van de MSTX21 had door uitkijk te houden de Marco Polo kunnen waarnemen. Hierboven, rij 59, is beargumenteerd dat, gelet op alle aanwijzingen voor het tegendeel, het kwastieus is of de schipper van de MSTX21 die vertrek melding van de Marco Polo wel (bewust) zou hebben geregistreerd. De tekst miskent dat en maakt een grote sprong van een aanname naar een conclusie, zonder deugdelijke onderbouwing.	Nee	Mening van Spido.
222	Koninklijke Spido	4.1	Uit het onderzoek ... plaatsvond.	Hier worden twee zeer verschillende mates van nonconform gedrag gelijkgesteld; bij de Spido schepen gebeurde het soms dat een vertrek melding niet gedaan werd. Dat behoort niet gelijkgesteld te worden met de lijst aan tekortkomingen die het rapport aan de zijde van de watertaxi's heeft blootgelegd.	Nee	Mening van Spido.



Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
223	Koninklijke Spido	4.1	Zowel in ... van hun vaartaak.	Dit is tendentius ten aanzien van de Spido schepen, zie hierboven rij 86. Tijdens de vaartaak worden geen andere werkzaamheden verricht. De andere taken spelen voorafgaand aan het vertrek, totdat het schip gereed is voor vertrek. Op het moment dat de gezagvoerder naar de stuurhut gaat, ligt de focus volledig op zijn vaartaak en het veilig kunnen vertrekken. Hij wordt daarbij ondersteund door de matroos en de stuurman die op verschillende plekken op het schip uitkijk houden en aanvullende informatie via een open verbinding direct aan de kapitein communiceren. Het is een onjuiste, niet onderbouwde assumptie om te stellen dat de gezagvoerder bij zijn vaartaak wordt afgeleid.	Nee	Mening van Spido.
224	Koninklijke Spido	4.1	Bij de havenrondvaartboten ... niet gebeurd.	Nergens in het rapport wordt uitgelegd, welke taken verdeeld zouden moeten worden bij het daadwerkelijke vertrekken, d.w.z. het loskomen van de kade en gaan deelnemen aan het vaarverkeer, noch wordt aannemelijk gemaakt dat een dergelijke verdeling - tevens versnippering van de verantwoordelijkheid die kan leiden tot miscommunicaties - de veiligheid ten goede zou komen. Bijvoorbeeld de waterbus heeft een enkele kapitein, en kan kennelijk veilig vertrekken. Onduidelijk is waarom bij Spido volgens de OvV twee mensen belast zouden moeten worden met die taak. Zie ook het protocol 'vertrek en aankomst'.	Nee	Mening van Spido. Aantal taken die niet met het navigeren te maken hebben kunnen door een ander gedaan worden.
225	Koninklijke Spido	4.1	Daarnaast stond ... inaccurate weergave.	Wederom is sprake van een tendentieuze weergave. In een eerder deel van het rapport is stilgestaan bij de technische beperkingen van zowel radar als AIS. Deze zijn inherent aan de techniek. Dat komt ook na deze passage op dezelfde pagina in het rapport nogmaals aan bod, nl. p. 46, regel 34-36. De weergave in de tekst op deze plaats doet echter voorkomen alsof het raadplegen van radar enige winst had kunnen opleveren, terwijl de OvV heeft vastgesteld dat de radar gelet op hoe klein watertaxi's zijn en hoe snel zij van positie wijzigen, niet geschikt is om situationeel besef te verkrijgen. Tevens doet de tekst ten onrechte voorkomen alsof het de AIS van Spido schepen is die tekortschiet. Dat is onjuist en behoort niet op deze wijze te worden gepresenteerd.	Ja	Neutraler geformuleerd.
226	Koninklijke Spido	4.1	Van watertaxi's ... en uitwijken.	Wederom is hier sprake van tendentieuze weergave. De OvV schrijft 'er wordt verwacht dat zij rekening houden met en uitwijken' - dat laat volledig in het midden dat het wettelijk verplicht is voor snelle motorboten, waaronder de MSTX21, dat zij rekening houden met en uitwijken voor andere schepen. De weergave door de OvV wekt ten onrechte de indruk alsof er geen wettelijke regeling van toepassing is. Dat is onjuist en deze zin behoort daar op te worden aangepast.	Ja	Verduidelijkt dat het gaat om een wettelijke plicht.
227	Koninklijke Spido	4.1	drie haveningangen.	Volledig onduidelijk is, welke haveningangen de OvV hier op het oog heeft. Rondom de Erasmusbrug is welgeteld 1 haveningang, namelijk de Leuvehaven. Op ongeveer 500m afstand is de havenmond van de Veerhaven. Op ongeveer 800m is de havenmond van de Rijnhaven. Alleen de Leuvehaven ligt 'rondom' de Erasmusbrug, de overige liggen op geruime afstand. Opgemerkt zij dat het meeste verkeer in ieder van die havens wordt gevormd door de watertaxi's.	Nee	Rondom is een relatief begrip. In het rapport is aangegeven wat de Onderzoeksraad verstaat onder het gebied rondom de Erasmusbrug.
228	Koninklijke Spido	4.1	Structureel veilig ... hierop te anticiperen.	De opsomming die hier gegeven wordt lijkt willekeurig en is in het voorgaande niet onderbouwd. Nergens is het rapport aannemelijk gemaakt, dat de gebruikelijke vertrekrichting van de Spido schepen en de waterbus daadwerkelijk de veiligheid op het vaarwater nadelig zou beïnvloeden. Zie hiervoor, rij 91. Volledig voorbijgegaan wordt aan de - eerder in het rapport wel gesignaleerde - risico's die gepaard gaan met de afwijkend hogere snelheid van (met name) de watertaxi's. Indien men de veiligheid zou willen dienen, zou het invoeren van een algemeen geldende maximumsnelheid echter een zeer simpele en effectieve ingreep zijn. Deze factor behoort hier genoemd te worden. Eveneens is onduidelijk waarom de aandacht van de OvV hier wel uitgaat naar de vertrekrichting van de Spido schepen en Waterbus, maar het netwerk van haltes van de watertaxi's volledig buiten beschouwing blijft. Tevens zou hier de factor benoemd moeten worden van een maximumleeftijd voor schippers van de watertaxi die op dit stukje vaarwater willen varen, gelet op de eisen die aan de concentratie worden gesteld.	Nee	Mening van Spido.

Nr.	Partij	Hst/Paragraaf	Te corrigeren tekst / aangehaalde tekst	Argumentatie / onderbouwing reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
229	Koninklijke Spido	4.1	de verminderd ... te anticiperen.	Structureel veilig scheepvaartverkeer staat of valt met naleving van de vaarregels van het BPR. De weergave van de invloed van de watertaxi's in deze regels is daarom onvolledig, omdat het vaargedrag van de watertaxi's in strijd met de regelgeving (vaarregels BPR, eisen goed zeemanschap, o.a. waar het de snelheid, het houden van uitkijk en voor en achter andere schepen kruisen op (te) korte afstand) nog niet vermeld is.	Deels	Op een aantal punten verduidelijkt dat zowel van het BPR als de interne instructies is afgeweken, en dat de interne instructies niet overeenkomen met verplichtingen vanuit het BPR.
230	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	4.1	Niet in alle gevallen moet zijn zelden.	Gesteld wordt dat pleziervaart niet in alle gevallen via de marifoon bereikbaar is. Vermoed eerder dat pleziervaart zelden via marifoon bereikbaar is.	Nee	De Onderzoeksraad heeft hier geen onderzoek naar gedaan.
231	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	4.1	pleziervaart...	Onduidelijk onderscheid tussen plezier- en recreatievaart.	Ja	Aangepast.
232	Koninklijke Spido	4.2	Te denken ... zichtlijnen.	Er worden al eisen gesteld aan het zicht cfm. 1.09 lid 4 BPR, daar hoeft enkel op gehandhaafd te worden.	Ja	Aangepast.
233	Koninklijke Spido	4.2	Zowel Watertaxi ... nautisch personeel.	Uit het rapport blijkt niet, dat dit tot problemen leidt of heeft geleid, terwijl het tevens miskent dat op schepen van Spido de overige nautische bemanning onderling waarneemt of iedereen fit for work is en zal ingrijpen, mocht dat niet het geval zijn. Het verbieden van nevenactiviteiten is niet toegestaan.	Deels	De formulering in het rapport wekt de inderdaad ontorechte indruk dat nevenactiviteiten verboden moeten worden. Dat is aangepast.
234	Koninklijke Spido	4.2	In de huidige ... op zich te nemen.	De OvV gaat hier kritiekloos mee in de weinig actieve houding van het Havenbedrijf. Het feit dat er geen prioriteit wordt gegeven aan handhaving en het vaargedrag van de watertaxi's niet aan banden wordt gelegd, zij het door beperking van de snelheid dan wel door beperking van de toegelaten steigers (en daardoor de wirwar aan routes), betekent niet dat dit niet mogelijk is. Er kunnen bindende instructies, verkeersaanwijzingen, worden gegeven met een prikkel (last onder dwangsom) die de Watertaxi's brengen tot het naleven van het BPR, net zoals de andere schepen die op de Nieuwe Maas varen dat in het algemeen doen.	Deels	Dit komt terug in de aanbevelingen.
235	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	4.2	HbR.	Vervangen door Divisie Havenmeester , regierol ligt bij DHMR en niet bij HbR.	Ja	Aangepast.
236	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	4.2	Het ontbreekt (...) 13 personen.	Hier mist de specifieke notie (vgl. het rapport naar het ongeval in het Schuitengat) van de onmogelijkheid om te handhaven op registratie snelle motorboten.	Deels	Dit komt terug in de aanbevelingen.
237	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	4.2	structureel periodiek overleg....	Niet gezamenlijk. Wel periodieke klantgesprekken met Waterbus, Watertaxi, Splashtours door de Operationeel Managers en met RHIB door collega van Havenmeester Beleid. Ook al voor de aanvaring.	Ja	Toegevoegd dat er wel individuele gesprekken zijn met de partijen.
238	Havenbedrijf Rotterdam - Divisie Havenmeester	4.3	2023.	2022.	Ja	Aangepast.
239	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	Bijlage a	De Marco Polo (...) personen.	Woordgebruik: Marco Polo is een 43 meter lang passagiersschip (groot schip). Deze term is in overeenstemming met de wettelijk gebruikte definitie	Ja	Aangepast.
240	Koninklijke Spido	Bijlage a		Het vaste vaarschema van de Spido kan bekend worden verondersteld bij de schippers van de watertaxi.	Nee	Geen feitelijke wijziging.
241	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	Bijlage a	De Splashbus (...) mee.	Woordgebruik: conform de Binnenvaartwet is het op het water een passagierschip omdat het meer dan 12 passagiers vervoert.	Ja	Toegevoegd.