

Toelichting	<p>Sinds 2016 is het aantal door ons vervoerde passagiers fors toegenomen. Dat heeft geleid tot een sterke stijging van het aantal vaarbewegingen op de rivier. Om die reden hebben wij vanaf 2018 maatregelen genomen die er voor moeten zorgen dat de veiligheid van onze passagiers, bemanning en schepen wordt gewaarborgd.</p> <p>In 2018 is de eerste versie van onze nautische richtlijnen geïntroduceerd. Hierin zijn onder meer de aanbevelingen vanuit de Nautical Risk Assessment van het Havenbedrijf van 20 september 2018 opgenomen. Ook is toen onze schippersopleiding opgezet.</p> <p>In de jaren erna zijn onze nautische richtlijnen, in overleg met onze schippers en DHMR, verder uitgebreid en aangepast. Dat geldt ook voor de controle op de naleving ervan. Met behulp van een door ons ontwikkeld replay dashboard hebben wij de mogelijkheid gekregen schippers direct aan te spreken op afwijkingen in hun vaargedrag. Inmiddels heeft dit geleid tot een systeem waarbij terugkerend afwijkend gedrag wordt bestraft met een schorsing.</p> <p>Ook hebben wij de eisen die wij stellen aan de schippers verder uitgebreid. De opleiding is verder uitgebreid en er worden verplichte rustpauzes ingeroosterd.</p> <p>Na de aanvaring tussen de Spido en de MSTX 21 hebben wij de controles verder geïntensiveerd en inmiddels worden per vierweekse periode tussen de 50 en 100 procent van de ca. 25.000 vaarbewegingen gemonitord. Alle afwijkingen worden periodiek aan de Aanbestedende Dienst gerapporteerd.</p>	
--------------------	--	--

Onderdeel	Maatregel	Status	Toelichting
Nautische richtlijnen	In het reguliere overleg met de DHMR zal verdere afstemming plaatsvinden over de relatie tussen onze nautische richtlijnen en de geldende wet- en regelgeving.	Er vindt regulier overleg plaats tussen DHMR en Watertaxi	Afhankelijk van DHMR
Nautische richtlijnen	De controle op de naleving van onze nautische richtlijnen is verder geïntensiveerd. Dit betekent dat wij sinds het vierde kwartaal van 2023 wekelijks wekelijks ruim 50% van de ritten achteraf monitoren. Schippers die de richtlijnen overtreden krijgen een aantekening, na drie aantekeningen volgt een schorsing voor een bepaalde periode. Ook kan dan worden besloten de betreffende schipper niet langer vaardiensten te laten uitvoeren.	Geïmplementeerd	Periodieke rapportage aan AD
Opleiding schippers	In het opleidingsprogramma van de schippers wordt ook het onderdeel passagiersveiligheid opgenomen.	Geïmplementeerd	
Opleiding schippers	In 2023 hebben alle schippers een opriscurus gekregen, vanaf dit jaar gaan we structureel een jaarlijkse herhalings training aan schippers geven.	Geïmplementeerd	Wordt jaarlijks herhaald
Afleiding schippers	Vanaf maandag 29 januari is de ipad aan boord zo ingeregeld dat hij, zodra het schip een snelheid bereikt van meer dan 15 km per uur, wordt uitgeschakeld. De enige communicatie die er dan nog mogelijk is gaat via de mobilfoon. Deze communicatie vindt slechts incidenteel plaats. Als de schipper afgemeerd ligt krijgt hij de volgende rit te zien.	Geïmplementeerd	
Afleiding schippers	Op dit moment horen alle schepen de communicatie via de mobilfoon. Er wordt onderzoek gedaan naar mobilfoons die het mogelijk maken dat er 1 op 1 communicatie tussen centrale en schippers plaats kan vinden.	Oplossing bekend	Implementatie lopend. Realisatie eind 2024
Passagiers veiligheid	Op alle schepen komt informatie voor de passagiers. Hetzij met digitale schermen, hetzij met duidelijke signing in het schip.	Geïmplementeerd	
Passagiers veiligheid	De schippersopleiding wordt explicieter aangevuld met instructies in het kader van incidenten en calamiteiten.	Geïmplementeerd.	
Passagiers veiligheid	Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een aanvarings- waarschuwingssysteem	Testen zijn tot nu toe succesvol. Implementatie nog niet gestart.	Door testen op snel- en langzaam varende schepen wordt het systeem verfijnd
Passagiers veiligheid	Er is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van de verbetering van de lekstabiliteit van de 12 persoons watertaxi's. De schepen die meer dan 12 personen vervoeren worden, doordat ze onder ES-Trin vallen, onder meer gekeurd op de lekstabiliteit.	Berekeningen zijn gedaan. Onderzoek of oplossing technisch mogelijk is vindt nu plaats.	Mogelijkheid om dit te implementeren is afhankelijk van de haalbaarheid binnen het concept van de schepen