

Opvolging aanbevelingen:

Aanvaring van een Watertaxi met een havenrondvaartboot

Publicatiedatum rapport: 17 januari 2024

1. Over het rapport

Op de Nieuwe Maas in Rotterdam vond op 21 juli 2022 omstreeks 13.00 uur een aanvaring plaats tussen de havenrondvaartboot Marco Polo en de snelle motorboot MSTX 21 (hierna te noemen watertaxi). De watertaxi kwam hierdoor ondersteboven in het water te liggen en de zes inzittenden (schipper en vijf passagiers) kwamen vast te zitten in het omgeslagen vaartuig. Hier kwamen zij allen in een luchtbel terecht. Met behulp van een aantal andere schepen, waaronder een andere watertaxi, is de omgeslagen watertaxi negen minuten na de aanvaring omgetrokken. De zes inzittenden konden hierdoor via de achterzijde uit de watertaxi komen. Hierna zonk de watertaxi. De schipper en passagiers zijn voor controle naar het ziekenhuis gebracht. Een van de passagiers heeft botbreuken opgelopen. Ook op andere passagiers heeft deze gebeurtenis een grote impact gehad. De watertaxi is verloren gegaan. Op de havenrondvaartboot Marco Polo was sprake van lichte materiële schade.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid concludeerde dat verschillende factoren een rol speelden bij de aanvaring. De schipper van de watertaxi en de gezagvoerder van de Spido-havenrondvaartboot hadden elkaar tot kort voor de aanvaring niet waargenomen. Dit had meerdere redenen. Uit het onderzoek bleek dat afgesproken procedures niet structureel nageleefd werden door de schippers van de watertaxi's en de gezagvoerders van de havenrondvaartboten. Met name het vaargedrag van de schippers van de watertaxi's week regelmatig af van regels en procedures. Daarnaast concludeerde de Onderzoeksraad dat in de vaarprocessen de schippers en gezagvoerders van beide vaartuigen op cruciale momenten ook andere taken moeten uitvoeren dan hun vaartaak, wat mogelijk afleiding veroorzaakt.

Tot slot concludeerde de Onderzoeksraad dat er in algemene zin te weinig eisen zijn aan kleine snelle motorboten die bedrijfsmatig passagiers vervoeren, zoals watertaxi's. Te denken valt aan eisen voor technische ondersteuning van het situatiewaarschuwing van de schipper of voorzieningen gericht op het geconcentreerd kunnen varen. Het ontbreekt hierdoor ook aan een meer robuust kader voor toezicht en handhaving door de autoriteiten.

De Onderzoeksraad gaf aan dat de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam (DHMR) niet voldoende in staat was om de regierol over het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas op zich te nemen. De rol van de verkeersbegeleiding is met de huidige apparatuur in dit druk bevaren vaargebied beperkt. Daarnaast maakt de diversiteit van snelheid van scheepvaart, zoals snelle motorboten, het lastig voor verkeersbegeleiding. Deze complexiteit vermindert ook het situatiewaarschuwing van het overige scheepvaartverkeer, vanwege de beperkingen in de ondersteunende middelen.

In het rapport deed de Onderzoeksraad vijf aanbevelingen gericht op het wegnemen van veiligheidstekorten.

De volledige reacties zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad:

- Watertaxi Rotterdam heeft op 5 september 2024 gereageerd op de aanbevelingen. De reactie van Watertaxi Rotterdam bestaat uit een interne memo en een overzicht van de actuele stand van zaken met betrekking tot de maatregelen die Watertaxi Rotterdam heeft genomen naar aanleiding van de aanbevelingen.¹
- De Divisie Havenmeester Rotterdam heeft op 28 juni 2024 gereageerd op de aanbevelingen.
- De gemeente Rotterdam heeft op 23 juli 2024 gereageerd op de aanbevelingen.
- De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 21 juni 2024 gereageerd op onze aanbevelingen via een Kamerbrief. Deze Kamerbrief betrof de reactie van de minister op zowel het rapport *Aanvaring in het Schuitengat* als *Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot*.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reacties per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

2. Algemene conclusie over de opvolging van de aanbevelingen

De Onderzoeksraad constateert dat de aangeschreven partijen de aanbevelingen over het algemeen onderschrijven en dat er stappen genomen zijn om de aanbevelingen op te volgen, maar dat de meeste aanbevelingen (nog) slechts gedeeltelijk worden overgenomen. Hoewel een aantal acties in gang zijn gezet, geven partijen in hun reacties aan dat ze zich nog in de overlegfase bevinden. De Onderzoeksraad verwacht dat deze overleggen gaan leiden tot concrete maatregelen die de veiligheid vergroten en kijkt hiervoor ook naar de (Rijks)Havenmeester voor een leidende rol.

De drukte op de Nieuwe Maas in het centrum van Rotterdam vraagt om meer regie en professionalisering, zoals in het rapport *Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot* omschreven. Vervoer van passagiers over de Nieuwe Maas vindt op grote schaal plaats. Passagiers en andere vaarweggebruikers moeten erop kunnen vertrouwen dat dit veilig gebeurt. Veilig personenvervoer over het water kan alleen als alle schippers zich bewust zijn van hun vaargedrag, als de vaarweg duidelijker ingericht is en als iedereen zich aan de regels houdt.

¹ De memo van Watertaxi Rotterdam dateert van 27 januari 2024. De stand van zaken van de genomen maatregelen is van 4 september 2024.

Gezien de verwachte intensivering van vaarwegverkeer in dit gebied, benadrukt de Onderzoeksraad het belang om de aangekondigde voornemens om te zetten in duidelijke maatregelen die de veiligheid op de Nieuwe Maas daadwerkelijk vergroten. Hiervoor worden eerste stappen gezet door de betrokken partijen. Deze stappen worden door de Onderzoeksraad ondersteund. De Onderzoeksraad verwacht dat de komende tijd meer voortgang wordt geboekt en de verschillende partijen blijven samenwerken aan een veilige vaarweg op de Nieuwe Maas, met daarin een belangrijke rol voor de (Rijks)Havenmeester Rotterdam.

3. Bijeenkomst betrokken partijen

Sinds de aanvaring op 21 juli 2022 deden zich een twintigtal incidenten voor op de Nieuwe Maas.² Deze reeks incidenten was voor de Onderzoeksraad de reden om een aantal partijen uit te nodigen die betrokken zijn bij het passagiersvervoer over de Nieuwe Maas, waaronder de partijen die betrokken waren bij het voorval van 21 juli 2022. Het doel van deze bijeenkomst was om van partijen zelf te horen hoe zij de veiligheid van de vaarweg op de Nieuwe Maas gaan verbeteren in aanvulling op hun geschreven reacties.

De Onderzoeksraad heeft deze bijeenkomst georganiseerd op 7 januari 2025. De inzichten uit deze bijeenkomst zijn op hoofdlijnen verwerkt in deze opvolgingsnotitie.

Naar aanleiding van de bijeenkomst constateert de Onderzoeksraad dat de verschillende partijen zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en het belang van een veilige vaarweg op de Nieuwe Maas. Bovendien ziet de Raad de motivatie en bereidwilligheid bij partijen om samen te werken aan passende oplossingen die de veiligheid vergroten. De Onderzoeksraad rekent op een leidende en initiatief nemende rol voor de (Rijks)Havenmeester Rotterdam, ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De Onderzoeksraad gaat ervan uit dat de toegezegde besluitvorming in de komende maanden leidt tot wet- en regelgeving om het vaarverkeer veiliger te maken op dit specifieke gedeelte van de Nieuwe Maas op de korte en op de lange termijn. Blijvende samenwerking en een open dialoog tussen de verschillende partijen is essentieel om de veiligheid te vergroten. De Onderzoeksraad verwacht van alle partijen dat zij hun verantwoordelijkheid nemen.

² Sinds het voorval op 21 juli 2022 hebben zich twintig incidenten voorgedaan rond dezelfde locatie op de Nieuwe Maas. Dit blijkt uit gegevens die door de DHMR met de Onderzoeksraad zijn gedeeld. Niet bij al deze incidenten was een watertaxi betrokken. Ook zijn niet alle incidenten aanvaringen. Ook situaties die bijna geleid hebben tot een aanvaring zijn hierin meegenomen.

4. Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan Watertaxi Rotterdam

Breng de eigen interne richtlijnen in overeenstemming met de landelijk en plaatselijk geldende wet- en regelgeving. Zorg er vervolgens voor dat deze richtlijnen consequent worden nageleefd binnen de organisatie. Het implementeren van regelmatige trainingen kan hierbij helpen.

Reactie Watertaxi Rotterdam

Watertaxi Rotterdam geeft in haar reactie aan met de Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) verder af te stemmen over de relatie met hun eigen nautische richtlijnen en de geldende wet- en regelgeving. Momenteel vindt hierover regulier overleg plaats tussen Watertaxi Rotterdam en DHMR. Daarnaast heeft Watertaxi Rotterdam de controle op de naleving van de nautische richtlijnen geïntensiveerd door wekelijks een groot aantal ritten te monitoren. Aan de interne opleiding is nu toegevoegd dat elke schipper door twee verschillende opleidingschippers opgeleid wordt en dat er een praktijkexamen en theoretisch examen is aan het eind van de opleiding. Tot slot hebben alle schippers in 2023 een opfriscurso gekregen en wordt vanaf 2024 jaarlijks een herhalingstraining aan schippers gegeven.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door Watertaxi Rotterdam gedeeltelijk opgevolgd. Watertaxi Rotterdam is in overleg met DHMR, maar uit de reactie is niet duidelijk of en hoe de eigen interne richtlijnen in overeenstemming worden gebracht met de landelijk en plaatselijk geldende wet- en regelgeving. Het is wel duidelijk dat er behoefte is aan landelijke wet- en regelgeving. Ook wordt de naleving van de richtlijnen gemonitord en is hiervoor meer aandacht bij (periodieke) trainingen van de schippers. De Onderzoeksraad is positief over de tot nu toe genomen stappen en roept Watertaxi Rotterdam op om door te gaan met deze professionaliseringslag, bijvoorbeeld op het gebied van training en scholing van schippers.

Aanbeveling 2

Aan Watertaxi Rotterdam

Zorg dat de schipper van de watertaxi de vaartaak zo kan uitvoeren dat afleiding tot een minimum beperkt wordt. Relevante informatie moet goed beschikbaar zijn, zonder voor de schipper irrelevante communicatie. Te denken valt aan een van de passagiers afgescheiden werkplek, een ergonomisch dashboard met direct voor de schipper beschikbare relevante informatie en een intern communicatiekanaal met enkel selectieve oproepen.

Reactie Watertaxi Rotterdam

Watertaxi Rotterdam geeft in haar reactie aan verschillende onderzoeken te starten om de communicatie voor schippers te verbeteren. Vanaf maandag 29 januari 2024 is de iPad aan boord zo ingeregeld dat deze wordt uitgeschakeld zodra het schip een snelheid bereikt van meer dan 15 km per uur. De enige communicatie die dan nog mogelijk is gaat via de mobielefoon en zou nog slechts incidenteel plaatsvinden. De schipper krijgt de volgende rit te zien wanneer de watertaxi is afgemeerd.

Volgens Watertaxi Rotterdam wordt gekeken naar mogelijkheden voor directe communicatie tussen de centrale en de schippers. De oplossing hiervoor is bekend en de verwachting is dat deze maatregel spoedig wordt geïmplementeerd. Daarnaast wordt gewerkt aan een technische oplossing middels een systeem dat waarschuwt voor aanvaringsgevaar.

Tot slot schrijft Watertaxi Rotterdam dat passagiers nu tijdens de vaart alle informatie kunnen vinden op digitale schermen aan boord of door middel van duidelijke bewijzing op het schip.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door Watertaxi Rotterdam opgevolgd. Watertaxi Rotterdam neemt verschillende maatregelen om de afleiding voor een schipper te beperken.

Aanbeveling 3

Aan Divisie Havenmeester Rotterdam

Zorg dat het al opgezette overleg met alle betrokken partijen bij het bedrijfsmatig passagiersvervoer over de Nieuwe Maas, een regulier besluitvormend overleg is, waarin

concrete en toetsbare afspraken gemaakt worden om het varen veiliger te maken, waarbij tenminste aandacht is voor:

- vaargedrag en vakbekwaamheid;
- toepassing wet- en regelgeving;
- (marifoon)communicatie en aanspreekbaarheid.

Reactie Divisie Havenmeester Rotterdam

De Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) onderschrijft de aanbevelingen van de Onderzoeksraad. Het al opgezette overleg met de betrokken partijen is ingericht met de vaste agendapunten, zoals die in de aanbeveling worden genoemd. Het overleg vindt minstens twee keer per jaar plaats onder regie van de (Rijks)Havenmeester. Besluiten die in dit overleg zijn genomen, worden vastgelegd en op naleving getoetst.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door de DHMR opgevolgd. Er worden periodieke overleggen georganiseerd met partijen die betrokken zijn bij het bedrijfsmatig passagiersvervoer over de Nieuwe Maas om te komen tot concrete en toetsbare afspraken over het vergroten van de veiligheid op de vaarweg, onder andere op het gebied van toegestane vaarsnelheden. De (Rijks)-Havenmeester heeft hierin een leidende rol.

Aanbeveling 4

Aan gemeente Rotterdam, Divisie Havenmeester Rotterdam

Neem samen met betrokken partijen, zoals Watertaxi Rotterdam, Koninklijke Spido en Waterbus, maatregelen om de complexiteit van de vaarweg op de Nieuwe Maas te reduceren, en in te richten op een manier die past bij veilig gebruik, zowel nu als in de toekomst.

Reactie gemeente Rotterdam

De gemeente Rotterdam geeft aan direct en veelvuldig te overleggen met de Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) en gezamenlijk te hebben gesproken met de directies van de Watertaxi Rotterdam en de Spido. De gemeente Rotterdam verwijst in haar reactie verder naar (intensivering van) reeds bestaande periodieke gesprekken en overleggen die de DHMR met verschillende partijen heeft.

De gemeente Rotterdam geeft aan dat bij de DHMR een Nautische Risico Analyse (NRA) heeft plaatsgevonden met betrekking tot de nautische situatie bij de Erasmusbrug. De gemeente constateert dat de NRA heeft geleid tot een beter bewustzijn van de bestaande nautische risico's rondom de Erasmusbrug.

Tot slot geeft de gemeente Rotterdam aan toe te zien op de voortgang en de resultaten van de genomen maatregelen door de DHMR via de toezichthoudende functies van het Beleidsorgaan en het Operationeel Orgaan van de DHMR.

Reactie Divisie Havenmeester Rotterdam

De DHMR geeft in zijn reactie aan de aanbeveling te onderschrijven. De (Rijks)Havenmeester kijkt waar het mogelijk is maatregelen te nemen die vrijwillig door betrokken partijen opgevolgd kunnen worden. Daarnaast is de DHMR in gesprek met de gemeente Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de aanpassing van huidige wet- en regelgeving.

De DHMR noemt een aantal reeds bestaande maatregelen om de complexiteit op de vaarweg te verminderen, zoals gesprekken met relevante stakeholders, toezicht op naleving van de vaarregels en de inzet van waterstewards.

Ten slotte noemt de DHMR met toenemende urgentie gesprekken te voeren met de gemeente Rotterdam om maatregelen te bepalen die bijdragen aan een minder complexe vaarweg op de Nieuwe Maas. Dit met het oog op de verwachte intensivering van het verkeer op de Nieuwe Maas en het toekomstig gebruik van de vaarweg.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door de partijen gedeeltelijk opgevolgd. Zowel de gemeente Rotterdam als de DHMR maken melding van verschillende (reeds bestaande) periodieke gesprekken en overleggen en in sommige gevallen een intensivering hiervan. Extra maatregelen met betrekking tot het toezicht hebben onder andere geleid tot inspecties, bevindingen en een aantal processen-verbaal, maar nog niet tot een vermindering van de complexiteit van de vaarweg.

Naar aanleiding van de NRA worden verschillende maatregelen onderzocht om de veiligheid op de vaarweg te vergroten. De Onderzoeksraad ondersteunt dit initiatief en constateert de gemeenschappelijke wil om te komen tot actie en rekent er op dat deze leidt tot concrete maatregelen van de (Rijks)Havenmeester die door de verschillende partijen gedragen worden.

Aanbeveling 5

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Zorg voor wet- en regelgeving voor het bedrijfsmatige vervoer van twaalf of minder passagiers op het water.

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister van Infrastructuur en Waterstaat geeft in zijn reactie aan dat naar aanleiding van deze aanbeveling een traject is gestart, bestaande uit vier stappen:

1. Een analyse van het huidige juridische kader voor kleine schepen, met in het bijzonder watertaxi's. Naar aanleiding hiervan wordt er een specifieke definitie opgenomen in de Binnenvaartregeling. Daarbij worden de toepasselijke voorschriften zo aangepast, dat duidelijk is dat ze van toepassing zijn op de nieuw gedefinieerde categorie 'watertaxi'. De wijziging van de definitie in de Binnenvaartregeling is opgestart. De verwachting is dat deze in de loop van 2025 in werking treedt.
2. Een onderzoek naar de aard en omvang van de groep schepen die bedrijfsmatig vervoer uitvoeren met maximaal twaalf passagiers; Het betreft een groot aantal schepen met onderling diversiteit. Het onderzoek wordt momenteel uitgevoerd en de verwachting is dat begin dit jaar de eerste resultaten opgeleverd kunnen worden. Bij het onderzoek wordt de sector betrokken.
3. Op basis van de tweede stap wordt nader in kaart gebracht voor welke categorieën schepen het wenselijk is om aanvullende eisen te stellen om de veiligheid te verhogen.
4. Het uitvoeren van een impact assessment om de impact van deze aanvullende eisen te bepalen.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is nog niet opgevolgd, maar de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft stappen gezet om de aanbeveling te gaan opvolgen. Hierbij is een onderverdeling gemaakt in het nemen van twee concrete acties.

Ten eerste heeft de minister het initiatief genomen tot het instellen van een werkgroep Vaarsnelheden Nieuwe Maas. Met de uitkomsten hiervan kunnen in 2025 maatregelen genomen worden door de (Rijks)Havenmeester Rotterdam.

Ten tweede wil de minister komen tot een juridisch kader voor schepen geschikt voor het vervoer van maximaal twaalf passagiers. Dit is echter een traject dat aanzienlijk meer tijd vergt. Op dit moment is het uitvoeren van een impact assessment hierin een belangrijk te

nemen stap. De Onderzoeksraad verwacht hier eveneens duidelijkheid en aanpassingen in wet- en regelgeving later in 2025.