

Memo

Van: Watertaxi Rotterdam
Aan: Aanbestedende dienst POW West

Onderwerp: reactie op rapport OVV
Datum: 27 januari 2024

Reactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid:

De Onderzoeksraad onderzocht de toedracht van het ongeluk met de MSTX 21 (juli 2022) en de factoren die daarbij een rol hebben gespeeld. De raad gaat niet in op de schuldvraag en aansprakelijkheid, maar adviseert over te nemen veiligheidsmaatregelen, c.q. regelgeving. Het Openbaar Ministerie heeft in maart 2023 besloten beide betrokken schippers te vervolgen. Het is nog niet bekend wanneer hun zaak voorkomt. Beide schippers worden persoonlijk voor het ongeluk (in verschillende mate) aansprakelijk gehouden, m.a.w. Watertaxi Rotterdam en Spido staan als bedrijf niet voor de rechter. De schipper van de watertaxi is onmiddellijk na het ongeluk gestopt. Contact met de slachtoffers van het ongeluk is er ook van de zijde van Watertaxi Rotterdam geweest.

Toedracht: We onderschrijven de conclusies uit het rapport m.b.t. de toedracht van het ongeluk: 1) De schipper van de watertaxi heeft onze eigen nautische instructies niet in acht genomen door bij de oversteek van de Veerhaven naar de Leuehaven aan bakboord zijde van het vaarwater te blijven varen. 2) de schipper van de Spido heeft voor vertrek verzuimd zich te melden via het marifoonkanaal, c.q. de radarbeelden te bekijken, waardoor de watertaxi niet werd opgemerkt.

De Onderzoeksraad komt met een aantal aanbevelingen. Onze reactie hierop is onder deze aanbevelingen opgenomen.

1. 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.

2. 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.

Ten aanzien van de aanbevelingen onder punt 1:

- In het reguliere overleg met de DHMR zal verdere afstemming plaatsvinden over de relatie tussen onze nautische richtlijnen en de geldende wet- en regelgeving.
- De controle op de naleving van onze nautische richtlijnen is verder geïntensiveerd. Dit betekent dat wij sinds het vierde kwartaal van 2023 wekelijks een groot aantal 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.
- In het opleidingsprogramma van de schippers wordt ook het onderdeel passagiersveiligheid opgenomen.
- In 2023 hebben alle schippers een opfriscursus gekregen, vanaf dit jaar gaan we structureel een jaarlijkse herhalingstraining aan schippers geven.

Ten aanzien van de aanbevelingen onder punt 2.

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) Op alle schepen komt informatie voor de passagiers. Hetzij met digitale schermen, hetzij met duidelijke signing in het schip.
- 4) De schippersopleiding wordt explicieter aangevuld met instructies in het kader van incidenten en calamiteiten.
- 5) Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een aanvarings-waarschuwingssysteem
- 6) 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.

Wij staan achter de aanbevelingen die worden gedaan aan de DHMR en de Gemeente Rotterdam. Wij zullen aan de implementatie ervan onze volledige medewerking verlenen.