

Geachte Raad en Commissieleden BWB,

Op 4 december buigt u zich over de beleidsnota Wateratlas en bijbehorende raadsbrief van het College.

In het kader van "Vlot en veilig personenvervoer over water" - waar wij al eerder aandacht voor vroegen - wijzen wij nog maar eens op de aanbevelingen van de OVV die er niet om liegen en die ook direct betrekking hebben op uw - als risicovol aangemerkt - project 3e stadsbrug:

"4 2 Overkoepelende conclusies Er zijn op dit moment te weinig eisen aan kleine snelle motorboten die bedrijfsmatig passagiers vervoeren, zoals watertaxi's. Een schipper die op een snelle motorboot met 12 passagiers vaart, moet aan dezelfde regels voldoen als een schipper die alleen op een snelle motorboot vaart, ondanks de veel grotere verantwoordelijkheid. Te denken valt aan eisen voor technische ondersteuning van het situatiebewustzijn 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. Door het ontbreken van deze schakel in de veiligheidsketen is veilig personenvervoer over water op vaartuigen geschikt voor maximaal 12 personen minder goed gewaarborgd dan op grotere passagiersschepen. In de huidige situatie is de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam niet voldoende in staat om de regierol over het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas voldoende 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 situatiebewustzijn van het overige scheepvaart verkeer, vanwege de beperkingen in de ondersteunende middelen, zoals radar en ECDIS. Op het moment van de aanvaring was er nog geen sprake van een structureel periodiek gezamenlijk overleg tussen de Divisie Havenmeester Rotterdam en de partijen die actief zijn in het personenvervoer binnen het Rotterdamse Havengebied. Wel voert de Divisie Havenmeester Rotterdam individuele gesprekken met de partijen, maar de voortgang van voorgestelde maatregelen is onduidelijk. 56 **De Gemeente Rotterdam heeft plannen om het gebied rond de Nieuwe Maas te transformeren van een havengebied naar een watergebied, met een verwachte toename van het vaarverkeer en daarnaast bestaan plannen voor een nieuwe 3e Oeververbinding. De Onderzoekraad voor Veiligheid concludeert dat deze plannen strijdig zijn met de ambitie om alles te doen aan een toekomstbestendige veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer over de Nieuwe Maas.**"

Na de behandeling van het OVV-rapport in de commissie MEHK vonden er meerdere incidenten plaats die al dan niet in de media enige aandacht kregen. Daarbij kan opgemerkt worden dat intussen in de Esch-bocht - waar een mogelijke 3e stadsbrug is gepand - half november in de avond een onverlichte duwbak op drift is geraakt. Dit leverde een merkwaardig tafereel op: meerdere watertaxi's en later een schip van de Havendienst kwamen eraan te pas om deze bak in bedwang te houden totdat eindelijk een duwboot verscheen die het gevaarte afvoerde richting Dordrecht.

Het is nu voor de 2e maal dat een dergelijke bak in de sterke stroming van de Esch-bocht op drift raakt - al eerder verdween een sleepboot onder water die de macht over een duwbak verloor - en het fabeltje van de autoriteiten dat in die bocht "nimmer iets voorvalt" gaat niet langer op.

Conclusie:

Het lijkt aan te bevelen om bij de behandeling van de - helaas sterk op wensdenken gebaseerde - Wateratlas deze concrete feiten mee te wegen en nog eens goed stil te staan bij het belang van een - voor bewoners en gebruikers - veilig scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas.

Met een vriendelijke groet,

Jaap de Jong

Coördinator Kennisnetwerk Impact