

Vergaderjaar 2025–2026

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 493

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2025

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van de Landelijke Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren (MNV) 2014–2023¹, zoals toegezegd in de jaarlijkse brief over de ongevalscijfers scheepvaart van 18 augustus 2025 (Kamerstuk 31 409, nr. 485). Deze monitor schetst het langjarig risicobeeld van alle ongevallen op de binnenwateren over de periode 2014 tot en met 2023. De risico's op de Noordzee behoren niet tot de scope van deze monitor. Het rapport naar aanleiding van de Monitor Nautische Veiligheid Noordzee zal naar verwachting in de eerste helft van 2026 worden gepubliceerd.

De Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren 2014–2023 (hierna: MNV) laat zien dat het risicobeeld zich op een aantal punten de goede kant op ontwikkelt, maar veel risico's blijven onverminderd hoog. Het Ministerie gaat evalueren of het gewijzigde risicobeeld moet leiden tot aanpassingen van de risicomaatregelen. Daarbij worden ook de verwachte toekomstige ontwikkelingen en de effecten daarvan op de risico's meegenomen. Dat houdt onder andere in dat het Ministerie gaat analyseren of er meer nodig is, boven op de huidige risico-gestuurde aanpak van het beleidskader, om de vaarwegen toekomstgericht ook veilig te houden. Zodra hier een besluit over is genomen wordt de Kamer hierover geïnformeerd. In de tussentijd blijft het Ministerie inzetten op het kennen en beheersen van de grootste risico's.

Achtergrond MNV en methodiek

De MNV is een product dat volgt uit het Beleidskader Maritieme Veiligheid² van 24 november 2020 waarin, op basis van een risico gestuurde aanpak, een monitorings- en evaluatiecyclus is afgesproken. In het beleidskader is beschreven dat IenW risico's beoordeelt aan de hand

¹ Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 31 409, nr. 307

van kans x effect. Het effect wordt bepaald door wat er bekend is over de slachtoffers, economische schade, milieuschade, schade aan objecten en over stremmingen. De risico's worden gegroepeerd in risicogroepen A t/m C: A is zeer hoog, B is hoog risico en C is midden risico. De risico's in dezelfde risicogroepen zijn van gelijke orde grootte. Er wordt gesproken van een toprisico als een risico in risicogroep A valt.

In het beleidskader zijn daarmee de belangrijkste risico's op de binnenwateren in beeld gebracht. Vervolgens worden de grootste risico's geselecteerd waarop verbeter- en beheersmaatregelen worden ingezet. Daarna wordt gemonitord of de benoemde risico's daarmee daadwerkelijk verminderen.

Door periodieke risicobeoordeling blijven de maritieme veiligheidsrisico's actueel en betrouwbaar in beeld. De MNV is een herziening van de risicobeoordeling die in 2020 is uitgevoerd, die ging over de periode 2009–2018³. Met de uitkomsten van de nieuwe MNV zal het beleidskader waar nodig worden geactualiseerd.

Deze MNV bestaat uit een datarapport en een risicoanalyse rapport, waarin de ongevals cijfers van de periode 2014 tot en met 2023 zijn opgenomen en geanalyseerd. De SOS-database is daarvoor de belangrijkste bron. Daarnaast heeft een kwalitatieve beoordeling plaatsgevonden door een expertgroep bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de sector, decentrale overheden, Rijkswaterstaat en ILT. Daarbij is ook gekeken naar toekomstige ontwikkelingen en de mogelijke effecten daarvan op de hoogste risico's. Op basis hiervan is de classificatie van risico's herzien.

Het stremmingseffect van kruisend weg- en spoorverkeer is in het MNV-rapport niet meegewogen, dit is echter wel wenselijk. Daarom heeft in deze brief voor een aantal risico's een correctie plaatsgevonden. Deze worden verderop in de brief toegelicht.

Resultaten MNV 2014–2023

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de laatste risicobeoordeling zijn:

- Het aantal scheepsongevallen tussen recreatievaart en beroepsvaart vertoont een dalende trend. Dit risico werd voorheen aangemerkt als een van de hoogste risico's op het binnenwater, dit is niet langer het geval. De daling duidt erop dat de ingezette maatregelen om dit risico te verminderen een positief effect lijken te hebben. Hier wordt verderop in deze brief nader op ingegaan.
- Ongevallen met passagiersvaart zijn nog steeds een hoog risico. Het risico is nader uitgesplitst in 4 sub risico's vanwege de grote heterogeniteit van de passagiersvaart. Deze sub risico's zijn eveneens beoordeeld en zijn gecategoriseerd van midden tot hoog.
- Aanvaring van een zwemmer verschuift van hoog risico (B) naar midden risico (C).
- Het risico eenzijdige ongevallen met recreatievaart (hoog risico) is in het huidige onderzoek opgesplitst in 3 afzonderlijke hoge risico's: kapseizen/omslaan, brand/explosie en zinken/lekraken.
- Ongevallen met werk- en dienstvaart worden niet meer als separate categorie opgenomen: een deel valt onder de risico's met betrekking tot beroepsvaart. Daarnaast vallen enkele oudere ernstige ongevallen buiten de onderzoeksperiode (2014–2023) waardoor zij niet meer zijn meegewogen. De experts hebben daarnaast ook aangegeven dit niet als een toprisico te zien.

³ <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@137708/monitor-nautische-veiligheid/>

Het aantal significante ongevallen⁴ is in deze periode gestegen, zo ook het aantal ongevallen met slachtoffers. De ernstige scheepsongevallen van 2024 en 2025 (voor zover deze op dit moment bekend en geregistreerd zijn) zijn consistent met het risicobeeld uit de MNV 2014–2023.

De risicoclassificatie naar aanleiding van de MNV is vervat in onderstaande tabel. Daarna volgt een toelichting op een aantal risico's.

Risico	Risicogroep n.a.v. MNV	Risicogroep beleidskader 2020
Aanvaring beroepsvaart van een brug	A	A
Aanvaring tussen recreatievaart en beroepsvaart	B	A
Eenzijdig ongeval recreatievaart (brand, kapseizen, zinken e.d.)	<i>Risico laten vervangen door 3 subcategorieën*</i>	B
* Kapseizen/omslaan recreatievaart	B	
* Brand/explosie recreatievaart	C	
* Zinken/lekraken recreatievaartuig	B	
Ongeval met dienstvaart (zinken/kapseizen/omslaan)	<i>Risico laten vervallen</i>	B
Ongeval met een veerpont	B	B
Ongeval met passagiersschip	<i>Risico laten vervangen door 3 subcategorieën**</i>	B
** Ongeval passagiersvaart (>12 personen)	B	
** Ongeval met snelle passagiersvaart (<12 personen, wel vergunnings-plichtig)	B	
** Eenzijdig ongeval met Bruine Vloot	B	
Aanvaring beroepsvaart van een sluis/stuw/kering	B	B
Aanvaring van een zwemmer	C	B
Aanvaring tussen recreatievaart onderling	<i>Risico vervangen door specifiek risico</i>	BC
Ongeval met snelle recreatievaart	B	
Aanvaring tussen beroepsvaart onderling	BC	C
Gronding beroepsvaart	C	C
Ongeval met beroepsvaart (zinken/kapseizen/omslaan)	BC	C

De belangrijkste risico's (A en B) uitgelicht

Aanvaring beroepsvaart met brug

Het risico van aanvaring van een brug door beroepsvaart staat in de tabel als hoogste risico aangemerkt. Daarbij spelen de negatieve effecten van brugschade op kruisende verbindingen een doorslaggevende rol. In de MNV is dit effect op kruisende verbindingen niet voldoende meegenomen met als gevolg dat het rapport een iets lagere risicobeoordeling geeft. De meest recente data en de beoordeling vanuit de experts geven bovendien aan dat het risico toeneemt. Het totaal aantal brugaanvaringen is in 2024 gestegen van 49 naar 56, significante brugaanvaringen van 19 naar 26. Ook in 2025 zijn er al verschillende ernstige brugaanvaringen bekend. Daarmee blijft het risico, net als in het beleidskader, aangemerkt als hoogste risico.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet momenteel onderzoek naar aanvaringen van binnenvaartschepen met bruggen en sluizen en andere kunstwerken. Het Ministerie werkt uiteraard mee aan dat onderzoek en is benieuwd naar aanbevelingen waarmee de veiligheid vergroot kan worden en zal reageren op de aanbevelingen van de OVV die aan de Rijksoverheid zijn gericht.

⁴ Significante ongevallen zijn ongevallen waarbij één of meerdere van de volgende effecten is opgetreden als gevolg van het scheepsongeval. Een schip kan of mag niet meer verder; er is ernstige schade aan lading, infrastructuur of milieu; er is een volledige stremming van de vaarweg opgetreden; er zijn (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden te betreuren.

Aanvaring recreatievaart met beroepsvaart

Dit risico werd in de MNV 2020 aangemerkt als een zeer hoog (A) risico, daarmee was aanvaring van recreatievaart met beroepsvaart een toprisico. Het huidige rapport laat zien dat er minder ongevallen hebben plaatsgevonden (263 ten opzichte van 315) en er vielen minder slachtoffers dan in de periode 2009–2018. Daarmee lijken de ingezette beheers- en verbetermaatregelen een positief effect te hebben gehad. De ingezette maatregelen zijn: het op plekken scheiden van beroepsvaart van recreatievaart, het geven van voorlichting aan vaarweggebruikers en gerichtere handhaving. De dalende trend was ook al in het beleidskader gesignaleerd. Ook in de recente jaren (2024/2025) volgt het aantal aanvaringen tussen beroepsvaart en recreatievaart de dalende trend.

Eenzijdige ongevallen met recreatievaart

Dit risico was in het beleidskader aangemerkt als een hoog risico en dat is het nog steeds. Er is er sprake van een stijgende trend in aantallen ongevallen, maar deze stijging is nog niet zodanig dat het risico hoger geclassificeerd moet worden. De stijging in aantallen ongevallen blijkt bij vergelijking van de oude en de nieuwe MNV: in de periode 2008–2019 werden 1090 ongevallen geregistreerd tegenover 1490 in de periode 2014–2023. Vanwege deze stijging heeft het Ministerie onderzoek laten uitvoeren naar eenzijdige ongevallen in de recreatievaart⁵. In de nieuwe MNV is dit risico gedetailleerder beschreven in 3 subcategorieën: Kapseizen/omslaan recreatievaart (hoog risico, B) Zinken/lekragen recreatievaartuig (hoog risico, B) Brand/explosie recreatievaart (midden risico, C) Ook zijn ongevallen met snelvarende recreatievaart nader onderzocht⁶. Op basis daarvan zijn in samenwerking tussen het ministerie, RWS, ILT en de recreatievaartpartijen verbetermaatregelen opgesteld. Over de mogelijkheden van implementatie van deze maatregelen worden momenteel gesprekken gevoerd met de belanghebbende sectorpartijen.

Ongevallen met passagiersvaart

Het totaal aantal ongevallen met passagiersvaart is nagenoeg gelijk gebleven. In de huidige MNV is dit risico, vanwege de grote heterogeniteit van de passagiersvaart, verder uitgesplitst naar 4 sub-risico's met verschillende vaarweggebruikers (namelijk de 3 nieuwe sub-risico's en het risico aanvaring met een veerpont). Daarmee worden de risico's die de laatste jaren aandacht hebben gevraagd beter zichtbaar gemaakt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om aanvaringen van veerverbindingen, watertaxi's en ongevallen met bruine vloot.

Aanvaring van een veerpont

Het risico van aanvaring van een pont is in de tabel van deze brief gelijk gebleven aan de positie die het in het beleidskader had (hoog risico, B) Daarmee is het risico hoger beoordeeld dan in het MNV rapport (midden risico C). Dit komt doordat stremmingseffecten op de kruisende verbinding van de veerpont in het MNV rapport niet zijn meegenomen. Recent is in een aparte studie het risico van aanvaring van niet-vrijvarende ponten onderzocht, daarin is het risico als hoog aangemerkt vanwege de stremmingseffecten. In de periode 2014–2023 zijn wel wat

⁵ <https://open.rijkswaterstaat.nl/@295785/risicoanalyse-eenzijdige-ongevallen/>

⁶ Aanvaringen en grondingen van snelvarende recreatievaart : Risicomanagement met Bowtie – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

minder ernstige ongevallen geregistreerd dan in de periode 2009–2018. In de recente jaren (2024/2025) hebben zich wat meer significante ongevallen voorgedaan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman