



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 24 maart 2026, nr. IENW/BSK-2026/46652, tot wijziging van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 in verband met de aanpassing van de maximale vaarsnelheden op de Nieuwe Maas [KetenID WGK027565]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8.06, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, onderdeel z, komt te luiden:

- z. de Nieuwe Maas, met uitzondering van de gedeelten:
 1. van km 989.000 tot km 990.000;
 2. van km 998.950 tot km 1000.575, met een maximumsnelheid van 50 km/u;
 3. van km 1000.575 tot km 1001.125;
 4. van km 1001.125 tot km 1002.700, met een maximumsnelheid van 50 km/u.

B

Na artikel 1, eerste lid, onderdeel z, wordt een nieuw onderdeel z1 ingevoegd, luidende:

- z1. het Scheur;

C

In artikel 1, tweede lid, aanhef, komt '2.' te vervallen.

D

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. de Nieuwe Maas vanaf km 989.000, met uitzondering van de gedeelten:
 1. van km 998.950 tot km 1000.575, met een maximumsnelheid van 50 km/u;
 2. van km 1000.575 tot km 1001.125;
 3. van km 1001.125 tot km 1002.700, met een maximumsnelheid van 50 km/u;

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Artikel 1, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing op:
 - a. de Nieuwe Maas vanaf km 989.000;
 - b. de Oude Maas vanaf km 998.000;
 - c. het Scheur;
 - d. de Nieuwe Waterweg.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2026.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o., sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum, nummer of kenmerk);
- een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze regeling strekt tot aanpassing van de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 (hierna: Rsm). Onderhavige wijziging van de Rsm ziet op het instellen van maximumsnelheden op gedeeltes van de Nieuwe Maas in Rotterdam. Op het binnenstedelijke gedeelte van de Nieuwe Maas zal een maximumsnelheid van 50 km/u gaan gelden. Het gebied rondom de Erasmusbrug wordt opgenomen als uitzondering op het snelvaren, waardoor daar de reguliere maximumsnelheid van 20 km/u zal gaan gelden.

De Rsm is van toepassing op snelle motorboten. Dat zijn kleine schepen die sneller dan 20 km/u kunnen varen. Door middel van een verkeersbesluit in combinatie met het plaatsen van verkeers tekens zal de Havenmeester van Rotterdam de hierboven genoemde maximumsnelheden opleggen aan de overige scheepvaart, niet zijnde snelle motorboten.

De wijziging van de Rsm is ingegeven door een verzoek van de Havenmeester van Rotterdam en volgt uit de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). In haar rapport 'Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot' doet de OVV de aanbeveling aan de gemeente Rotterdam en de Divisie Havenmeester Rotterdam om met betrokken partijen maatregelen te nemen om de complexiteit van de vaarweg op de Nieuwe Maas te reduceren, en in te richten op een manier die past bij veilig hedendaags en toekomstig gebruik.¹

In de gepubliceerde opvolgingsnotitie is opgenomen dat de OVV verwacht dat alle partijen met concrete maatregelen komen, zoals snelheidsbeperkende maatregelen.² Deze aanbeveling is uitgewerkt door een werkgroep bestaande uit de gemeente Rotterdam, Divisie Havenmeester Rotterdam, Rijkswaterstaat, Zeehavenpolitie, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en diverse aanbieders van personenvervoer over het water. Vanuit deze werkgroep is door de Divisie Havenmeester Rotterdam een Hazard Operability studie (HAZOP) uitgevoerd. De HAZOP heeft aangetoond dat dit gebied, door de combinatie van verschillende soorten scheepvaart en hun specifieke vaarpatronen, een complexe en risicovolle omgeving vormt. De verkeersdeelnemers en de verkeersbegeleiding in de Rotterdamse haven hebben vaak onvoldoende overzicht en (navigatie)middelen om een juist verkeersbeeld te creëren, wat leidt tot potentieel gevaarlijke situaties. Als onderdeel van de HAZOP is met hulp van de aanbieders van passagiersvaart een risicoanalyse gemaakt van verschillende voorgestelde maatregelen met betrekking tot de scheepvaartverkeersveiligheid rond de Erasmusbrug. Uit deze risicoanalyse zijn aanbevelingen gedaan aan de werkgroep, waaronder een snelheidslimiet van 20 km/u rond de Erasmusbrug. Een groot deel van de werkgroep kon zich vinden in deze maatregel.

Het instellen van maximumsnelheden is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om de scheepvaartverkeersveiligheid op dit gedeelte van de Nieuwe Maas beter te waarborgen. Andere maatregelen die door de Havenmeester van Rotterdam worden genomen betreffen een verplichting om in de Erasmusbrugzone stuurboordzijde van het vaarwater te houden en het aanbrengen van extra betoning bij de pijler van de Erasmusbrug bij de uitgang van de Leuvehaven.

Effecten op de regeldruk en nalevingskosten

De wijzigingen zien op de maximumsnelheden voor de verschillende gedeeltes van de Nieuwe Maas. Deze wijzigingen brengen voor burgers en bedrijven daarom geen nalevingskosten met zich mee.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). De ATR heeft deze regeling niet geselecteerd voor een formeel advies.

Uitvoering en handhaving

De Havenmeester van Rotterdam is namens de minister belast met het toezicht op de snelheidsbeperkingen die gelden op de Nieuwe Maas. De Havenmeester is daarmee automatisch belast met het toezicht op de snelheidsbeperkingen in deze wijzigingsregeling. Ook de Zeehavenpolitie zal toezicht houden op de snelheidsbeperkingen. Bij het handhaven op de snelheid van snelle motorboten is het, anders dan op de weg, op dit moment niet vastgelegd in een Aanwijzing van het Openbaar Ministerie,

¹ Onderzoeksraad voor Veiligheid, Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot (17-1-2024).

² Opvolgnotitie aanbevelingen 'Aanvaring van een Watertaxi met een havenrondvaartboot' (28-1-2025).



dat enkel van geijkte apparatuur (bijvoorbeeld een snelheidscamera of lasergun) gebruik gemaakt kan worden.

Wel is het mogelijk om gebruik te maken van apparatuur ter ondersteuning van de eigen waarneming van de buitengewoon opsporingsambtenaar dat een snelle motorboot te hard vaart. De snelheidsbeperking geldt op de rivier de Nieuwe Maas en geldt ten opzichte van het water. In de handhaving wordt hier rekening mee gehouden. De Havenmeester van Rotterdam beschikt over een vaste meter die de stroming op dat moment meet. De eventuele stroming van het water zal bij een meting in het voordeel van de bestuurder van het vaartuig in mindering worden gebracht.

De Havenmeester van Rotterdam heeft ruim 80 buitengewoon opsporingsambtenaren in domein II (Milieu, welzijn en infrastructuur) in dienst. Deze buitengewoon opsporingsambtenaren zijn allen bevoegd tot handhaving op de snelheidsbeperking en zij hebben ruime ervaring op het water.

Wat betreft de vaarweggebruikers wordt opgemerkt dat in het gebied waar de snelheidsbeperkingen gelden, veelal door dezelfde typen snelle motorboten wordt gevaren, zoals watertaxi's en aanbieders van vaartochten met rhibs (rigid hull inflatable boats). Partijen hebben allemaal baat bij een veilige vaart op dit gedeelte van de Nieuwe Maas. Daarnaast gaat de snelheidsbeperking gelden in een relatief klein gebied. Buiten dit gebied kan onverkort snel worden gevaren.

Indien er overtredingen worden waargenomen, dan worden deze strafrechtelijk afgedaan. De overtreding van de snelheidslimiet betreft een feitgecodeerde overtreding waartegen een (buitengewoon) opsporingsambtenaar proces-verbaal opmaakt. Vervolgens ontvangt de overtreder via het Centraal Justitieel Incasso Bureau een strafbeschikking. De hoogte van de strafbeschikking is afhankelijk van de mate van de snelheidsovertreding.

Internetconsultatie

Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van 2 december tot en met 13 januari 2026 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp.

Er zijn in totaal vijf reacties ingediend en deze geven een gemengd beeld. Het bedrijfsleven is tegen het instellen van een maximumsnelheid. Burgers en de Havenmeester van Rotterdam zijn voorstander. Er zijn naar aanleiding van de internetconsultatie geen wijzigingen doorgevoerd.

Veiligheid

Ten aanzien van veiligheid wordt door deze bedrijven opgemerkt dat een lagere snelheid juist zorgt voor meer onveiligheid. Enerzijds omdat dan de boeg van een RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) teveel omhoog komt, waardoor het zicht naar voren wordt belemmerd. Anderzijds omdat een snelle motorboot bij een lagere snelheid wendbaarheid verliest. Een mogelijkheid om de steigerende boeg te voorkomen is om op het beperkte gedeelte in de Erasmusbrugzone de snelheid terug te brengen tot ongeveer 8 km/u. Volgens de RHIB-aanbieders is deze snelheid één van de twee stabiele posities. Dit zou de schipper ook moeten doen in het kader van goed zeemanschap. Een schipper heeft zelf de verantwoordelijkheid om goed zicht te hebben, vooral in dit drukke en complexe gebied. Als een schipper van de RHIB niet veilig met voldoende zicht in het complexe verkeer binnen de Erasmusbrugzone kan varen, kan de zone worden vermeden. De passagiersvaart met RHIBs maakt geen onderdeel uit van het openbaar vervoer en vaste lijndiensten voor passagiers en zijn daarom niet aan vaste opstaphaltes en vertrek- en aankomsttijden gebonden. Het ministerie ziet dan ook onvoldoende aanleiding voor een uitzondering voor de passagiersvaart met RHIBs op een eenduidige regel. RHIBs kunnen namelijk ook recreatief worden gehuurd, door bestuurders met minder of geen ervaring in dit gebied. Met een maximale snelheid van 20 km/u wordt het risico op een aanvaring en de impact van een aanvaring verlaagd. Ten aanzien van de mindere wendbaarheid van snelle motorboten als zij een lagere snelheid varen, kan worden opgemerkt dat de (reactie)tijd in combinatie met snelheid ook binnen de scheepvaart wordt gebruikt voor het inschatten van een verkeerssituatie. Voor het inschatten van een mogelijke aanvaring, wordt bijvoorbeeld de combinatie van de zogenaamde TCPA (Time to Closest Point of Approach) en CPA (Closest Point of Approach) gebruikt. Op basis hiervan weet een schipper of kapitein hoeveel tijd er is om te reageren tot de kortste naderingsafstand en hoe groot de passeerafstand is. In plaats van remmen kan een schip vaart verminderen, achteruitslaan en/of een koerswijziging maken om met voldoende afstand een ander schip te passeren.

Voor de veiligheid in het gebied is het juist van belang dat voortijdig wordt voorkomen dat er in de route van een groter schip wordt gevaren. Dit helpt bij de voorspelbaarheid. Zo kan ook het grotere schip tijdig uitwijken, als dit voor een RHIB of watertaxi niet lukt (bijvoorbeeld door technisch falen). In geval van nood, mag er altijd worden versneld om een incident, aanvaring of schade te voorkomen.



De veiligheid in het gebied zal toenemen als verkeersdeelnemers de tijd hebben om op elkaar te kunnen reageren en elkaars mogelijke fouten op te lossen. Binnenvaartschepen en andere schepen worden nu nog verrast door te dicht langsvarende snelle motorboten. Met een maximumsnelheid van 20 km/u vallen de watertaxi en de RHIBs nog steeds onder de snelste categorie schepen in de Erasmusbrugzone. Maar het onderlinge snelheidsverschil ligt dicht bij elkaar. Ook in haar rapport naar het ongeluk tussen een watertaxi en een snelboot op de Waddenzee legt de OVV een relatie tussen de vaarsnelheid en de tijd om een passeerafspraak te maken en daarnaar te handelen. Tenslotte maakt de Erasmusbrug dit gebied extra complex voor de verkeersdeelnemers. De brug zorgt ook voor interferentie op de radar. Schepen zijn hierdoor niet altijd zichtbaar op de radar. Door in de zone rondom de Erasmusbrug een maximale snelheid van 20 km/u in te stellen, nadert al het scheepvaartverkeer de brug met een lagere snelheid. Hierdoor is er meer tijd om de verkeerssituatie goed visueel in te schatten.

Economische schade

De Watertaxi Rotterdam benadrukt in haar reactie dat de snelheidsverlaging haar extra brandstofkosten gaat opleveren. Offshore events heeft in haar reactie juist aangegeven dat een lagere snelheid juist brandstofkosten zal besparen. Het ministerie is zich ervan bewust dat de Watertaxi Rotterdam een belangrijke rol vervult in het vervoeren van passagiers in Rotterdam. Bij het vaststellen van de benodigde maatregelen is dan ook zorgvuldig afgewogen welke maatregelen minimaal nodig zijn om het nautische risico rondom de Erasmusbrugzone te verlagen. Zo is de Erasmusbrugzone waar de maximale snelheid van 20 km/u zal gelden, zo klein mogelijk gehouden, in precies het gebied waar het risico het grootst is. Daaruit volgend is besloten om de grens van de Erasmusbrugzone te leggen op het einde van de Waterbussteiger. De watertaxisteiger ligt hier namelijk precies achter. Praktisch houdt dit in dat de watertaxi vanaf vertrek van deze steiger meteen in de 50 km/u zone zit. Daarbij is ook rekening gehouden met de maximale snelheid die de watertaxi nu ook al vaart. Die ligt immers niet veel hoger dan 50 km/u. De Watertaxi Rotterdam zal dus in de 50 km/u-zone niet veel langzamer hoeven te varen dan nu het geval is.

De stelling dat de Watertaxi Rotterdam door de voorgenomen wijziging een toename van het aantal vaaruren krijgt en daardoor schade leidt is niet nader onderbouwd, bijvoorbeeld met een berekening. Deze onderbouwing is niet ingebracht in de 'Werkgroep vaarsnelheden Nieuwe Maas'. Daarnaast is de Havenmeester Rotterdam voornemens om de watertaxi's te ontheffen van de stuurboordswalverplichting, juist om de watertaxi tegemoet te komen in de uitoefening van haar activiteiten. De watertaxi vaart immers van opstaptelek naar opstaptelek en maakt daarbij veel kruisende bewegingen. Tenslotte wil het ministerie benadrukken dat snelvaren nu ook al niet is toegestaan binnen 100 meter van havenmondingen. De Erasmusbrugzone ligt aan diverse havenmondingen. De huidige mogelijkheid om binnen de Erasmusbrugzone snel te varen is dus al beperkt tot vaarwater wat zich buiten 100 meter aan weerszijden van de diverse havenmondingen ligt. Hierdoor blijft de impact van de lagere snelheid op de bedrijfsvoering beperkt.

Inwerkingtreding

De datum van inwerkingtreding is gelegen op het vaste verandermoment van 1 april 2026. Wat betreft de invoeringstermijn wordt afgeweken van het stelsel van de voor wetgeving vastgestelde minimum-invoeringstermijn. Hiervoor is gekozen, omdat het van belang is dat de snelheidsbeperking voor de start van het nieuwe vaarseizoen van kracht wordt. Dit ter voorkoming van onduidelijkheden als gevolg van de wijziging in de regelgeving gedurende het vaarseizoen. Daarnaast is de passagiersvaart uitvoerig betrokken geweest bij de totstandkoming van deze maatregel en hoeft de scheepvaart geen voorbereidingen te treffen om aan de herziene regelgeving te voldoen. Daarom is ten aanzien van de invoeringstermijn uitzonderingsgrond onderdeel a van het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving van toepassing.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A

Artikel 1 van de Rsm regelt op welke vaarwegen, of gedeelten daarvan, met een snelle motorboot overdag met een hogere snelheid gevaren mag worden dan 20 km/u. De Nieuwe Maas is op grond van artikel 1, eerste lid, onderdeel z, van de Rsm gedeeltelijk uitgezonderd van de snelheidslimiet. Artikel I van deze wijzigingsregeling voegt een aantal gebieden toe waarvoor de uitzondering van de snelheidslimiet niet geldt. De afwezigheid van een maximumsnelheid in deze gebieden leidde tot een onveilige situatie. Daarom is ervoor gekozen de snelheidslimiet voor het gebied van km 1000.575 tot km 1001.125 te verlagen naar 20 km/u. Daarnaast wordt middels de wijziging van artikel 1, eerste lid,



onderdeel z, van de Rsm voor de gebieden van km 998.950 tot km 1000.575 en van km 1001.125 tot km 1002.700, een snelheidslimiet van 50 km/u ingevoerd.

Onderdeel B

Het stuk water 'het Scheur' ontbrak nog in deze regeling. Dat stuk water tussen de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg is sinds 2015 opgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement en is hierbij ook aan deze regeling toegevoegd.

Onderdeel C

Met deze wijziging wordt een tekstuele aanpassing gedaan. Er stond twee keer het getal '2' in de aanhef van het tweede lid.

Onderdeel D

Artikel I, onderdeel D, wijzigt artikel 3 van de Rsm. In dit artikel, eerste lid, onderdeel b, was de Nieuwe Maas vanaf km 989.000 aangewezen als vaarweg waar 's nachts harder dan 20 km/u mag worden gevaren. In artikel 3, eerste lid, onderdeel b, wordt een maximumsnelheid van 50 km/u in de nacht vastgesteld voor de gedeelten van km 998.950 tot km 1000.575 en van km 1001.125 tot km 1002.700. Daarnaast wordt het gebied waarop via artikel 3, tweede lid, artikel 1, tweede lid, van toepassing is op de Nieuwe Maas uitgebreid naar het gebied vanaf km 989.000, op de Oude Maas vanaf km 998.000, op het Scheur en op de Nieuwe Waterweg'.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*