



De voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Postbus 95404  
2509 CK DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
**Contactpersoon**

Datum  
Betreft De veiligheid van personenvervoer met  
draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ

**Ons kenmerk**  
IENM/IVW-2011/11958  
**Uw kenmerk**  
OvV 09501873

Geachte

Op 15 december 2009 heeft u het rapport "De veiligheid van personenvervoer met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ" gepubliceerd. In dit rapport beveelt uw Raad het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (toen Verkeer en Waterstaat) aan om alsnog specifiek op de veiligheid gericht onderzoek te doen naar het varen met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal.

Direct na het verschijnen van uw rapport is de ontheffing inzake de maximumvaarsnelheid van de draagvleugelboot aangescherpt. Aansluitend is conform uw aanbeveling in opdracht van mijn ministerie nader onderzoek verricht door het onafhankelijke maritieme bureau Det Norske Veritas (DNV). De provincie Noord-Holland, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) en Connexxion zijn nauw betrokken geweest bij dit onderzoek. Vóór de zomer is het onderzoek afgerond. Bij deze brief is een afschrift van het onderzoeksrapport gevoegd.

Ik had toegezegd om u in het voorjaar van 2011 op de hoogte te brengen van de resultaten van het onderzoek en de vervolgacties als gevolg daarvan. Helaas heeft dit proces langer geduurd dan verwacht, waarvoor mijn excuses. Het onderzoek en de implementatie van de noodzakelijke beheersmaatregelen vergden meer tijd dan aanvankelijk verwacht.

DNV concludeerde dat de geïdentificeerde veiligheidsrisico's bij het varen met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het afgesloten IJ onder de toenmalige omstandigheden onvoldoende werden beheerst. DNV was tegelijkertijd van mening dat deze risico's afdoende konden worden beheerst door middel van, inmiddels genomen, aanvullende maatregelen.

Tegen deze achtergrond is gedurende 2011 met alle betrokken partijen overlegd over de noodzakelijk te nemen risicobeheersmaatregelen. Najaar 2011 zijn deze maatregelen geïmplementeerd. Deze maatregelen strekken ertoe dat de veiligheidsrisico's worden beheerst doordat zowel de ontheffingsvoorwaarden meer zijn toegesneden op deze specifieke vorm van openbaar vervoer te water als de veiligheid van het schip en de navigatie zijn verbeterd.

De Provincie Noord Holland en Connexxion zijn in gesprek gegaan over de aangepaste ontheffingsvoorwaarden in relatie tot het tussen hen geldende prestatiecontract en hebben de dienstregeling daartoe aangepast.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/IVW-2011/11958

Om te volgen of de genomen risicobeheersmaatregelen ook tot het gewenste resultaat leiden, zal de effectiviteit ervan medio 2012 worden geëvalueerd door betrokken partijen (RWS/CNB en Connexxion). In de bijlage treft u een nadere specificatie van de genomen risicobeheersmaatregelen.

Ik heb er alle vertrouwen in dat met de genomen maatregelen door alle partijen een kader is ontwikkeld om deze vorm van snel openbaar vervoer te water zo veilig mogelijk te maken.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



### **Bijlage 1 Lijst met maatregelen**

Sinds het uitkomen van het rapport van de OVV is scherp toegezien op verbetering van de veiligheid. Er zijn een aantal maatregelen doorgevoerd. Deze zijn in de ontheffingsvoorschriften opgenomen. Waaronder de **verplichting tot een procedurele veiligheidsaanpak** waarmee het risico op een aanvaardbaar niveau is gebracht. Het betreft in hoge mate betere kaderstelling, toezicht en handhaving.

Hieronder staan de inmiddels genomen maatregelen die voortvloeien uit het rapport: "*Onderzoek naar de veiligheid van het varen met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ*" en de vaartesten zoals vastgelegd in *Manoeuvring Trials Hydrofoil "Klaas Westdijk"*.

1. Aanpassing vaargedrag bij windkracht 5-7 bft.
2. Aanpassing vaargedrag bij zijkanalen.
3. Ruimte voor concessiehouder in de concessie om de vaartijd eisen niet boven de veiligheidseisen te stellen ten einde binnen bonus malus te blijven.
4. Aanpassingen aan de stuurhut en inrichting (loopt nog)
5. Aanpassingen aan het schip (hang- en sluitwerk, procedures etc)
6. Optimalisatie VHF blokkanaal t.a.v. overbelasting
7. Marifoonverkeer schip en verkeerspost.
8. Gebruik AIS op het schip.
9. FMEA als basis voor onderhoud.
10. Proefvaarten organiseren; MARIN onderzoek en proefvaarten van Connexion zelf.
11. Klachten overige vaarweggebruikers inventariseren.
12. In onderwijs / opleiding specifiek simulator op aanpassen.
13. Beperking ontheffing snelvaren op aantal locaties.
14. Raamwerk opstellen waarbinnen ontheffing verleend wordt.