



Onderzoek veerponten
(nulmeting staat van
veiligheid)



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
1.1	Conclusie	3
1.2	Aanbevelingen	4
2	Methodiek	5
2.1	Probleemstelling	5
2.2	Doelstelling	5
2.3	Onderzoeksinsperking	5
2.4	Wijze van aanpak en rapporteren	6
3	Begrippen en omgeving	8
3.1	Wettelijk kader	8
3.2	Definitie veerpont	8
3.3	Omgeving	9
3.3.1	Meteoraam	9
3.3.2	Intensiteit	10
3.3.3	Infrastructuur	10
3.3.4	Schip en capaciteit	10
3.3.5	Bemanning	11
4	Uitkomst schriftelijke enquête	12
4.1	Populatie en respons	12
4.2	Exploitatie	12
4.3	Incidenten	13
4.4	Analyse van de enquête	15
5	Theoretisch risico op aanvaringen	16
6	Conclusies en aanbevelingen	18
6.1	Conclusie(s)	18
6.2	Aanbevelingen en advies	18
7	Literatuur	19



1 Samenvatting

Veerpontexploitanten zoeken naar mogelijkheden om de kosten van exploitatie te verlagen. Steeds vanuit hun nijpende financiële status vragen zij aandacht voor de veerpontsector, waarbij met name de staat van onderhoud van de schepen ter sprake wordt gebracht. Daarnaast willen zij vanwege de kosten met minder feitelijke bemanning de exploitatie uitvoeren.

In de afgelopen jaren deden zich een aantal ongevallen met veerponten voor. Daarom heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar veiligheidsaspecten of potentiële lacunes binnen deze sector.

Dit is voor de Inspectie aanleiding om inzicht te krijgen in de werking van de veerpontensector. Daarbij schenkt de Inspectie aandacht aan de veiligheidsaspecten voor, tijdens en na de overtocht die ontstaat door de directe omgeving van de veerpont. De gehele exploitatieafhandeling van een enkele reis dus.

1.1 Conclusie

De veerpontensector is zeer veilig te noemen. Als het aantal afvaarten in de periode van drie jaren (2004 tot en met 2006) wordt gerelateerd aan het aantal incidenten, ruim 12 miljoen afvaarten (jaarlijks ruim 4 miljoen) tegen 89 gebeurtenissen, waarvan 54 incidenten, die al dan niet tot een ongewenst effect hebben geleid, dan is de conclusie dat de veerpontensector een zeer veilige wijze van vervoer is.

De Inspectie sluit daarbij uitdrukkelijk niet uit dat één of meerdere 'ernstige' incidenten zich in de toekomst voor kunnen doen.

De Inspectie concludeert verder dat een belangrijke mate van inspanning gericht moet worden op de gedragsverandering van de pleziervaarder. Uit het onderzoek is gebleken dat met name waterskiërs en jetski's oorzaak zijn van (bijna) incidenten. Het zijn de kabelponten die uitermate veel last hebben van deze groepen recreanten. Het vlak voor of achter de veerpont varen levert het gevaar op van het raken van de kabel. Daarbij valt op te merken dat de veerpont nauwelijks technische schade zal ondervinden van de 'aanvaring'. De pleziervaarder zal zelf de meeste negatieve gevolgen krijgen van zijn of haar actie.



1.2 Aanbevelingen

De Inspectie beveelt aan om het Korps Landelijke Politiediensten een positief gedragsverandering van de pleziervaarder tot stand te laten brengen. Zij heeft daartoe in haar jaarplan speerpunten opgenomen. Het gaat dan om de speerpunten 'Snelheid te water', 'Veiligheid passagiersvervoer' en 'Juiste plaats in het vaarwater'.

De Inspectie zoekt contact met representatieve pleziervaartorganisaties, zoals ANWB en HISWA, om via deze organisaties bij de watersportrecreant de bewustwording op de gevaren die de pleziervaart veroorzaakt te verhogen.



2 Methodiek

2.1 Probleemstelling

De vraag van de sector om, ingegeven door de nijpende financiële situatie, met minder bemanning de exploitatie van veerponten te mogen uitvoeren is niet zonder meer te beantwoorden. Er is onvoldoende inzicht in de werking van de veerpontsector.

Eveneens is onvoldoende bekend welke risico's passagiers van veerponten voor, tijdens en na de overtocht lopen.

2.2 Doelstelling

Dit onderzoek heeft tot doel inzicht in de systeemwerking van veerponten te verkrijgen. De volgende aspecten moeten worden ingevuld:

- In kaart brengen van de doelgroep
- Inzicht krijgen in gevaarzettende situaties vanuit de optiek van de veerpontexploitanten
- Inzicht krijgen in de risico's vanuit exploitatie

2.3 Onderzoeksinperking

Buiten beschouwing blijft de technische staat van de veerponten. Vanaf medio jaren 60 van de vorige eeuw worden veerponten geïnspecteerd en gecertificeerd. In 2001 is vanuit de Scheepvaartinspectie (nu Inspectie Verkeer en Waterstaat) door middel van een zogenaamde 'quick-scan' vastgesteld dat de technische kwaliteit van de Nederlandse veerponten voldoende was.

Eveneens zijn de zogenaamde 'snelle' veerponten (> 30 km/uur) niet in het onderzoek betrokken. Het systeem van vervoer wijkt zodanig af van het 'traditionele veerpontwerk' dat voor deze deelsector een apart onderzoek nodig wordt geacht.

Dit onderzoek gaat ook niet over de veerboten, de zogenaamde zoute veren. Ook zijn uitgesloten de veerponten die zijn ingericht voor het vervoer van minder dan 13 personen. Deze laatste groep valt buiten de wettelijke sfeer van certificering en bemanningssterkte.

De totale populatie bestaat hiermee uit 92 veerponten (die het gehele jaar doorvaren) (bron: Landelijk Verenplatform).



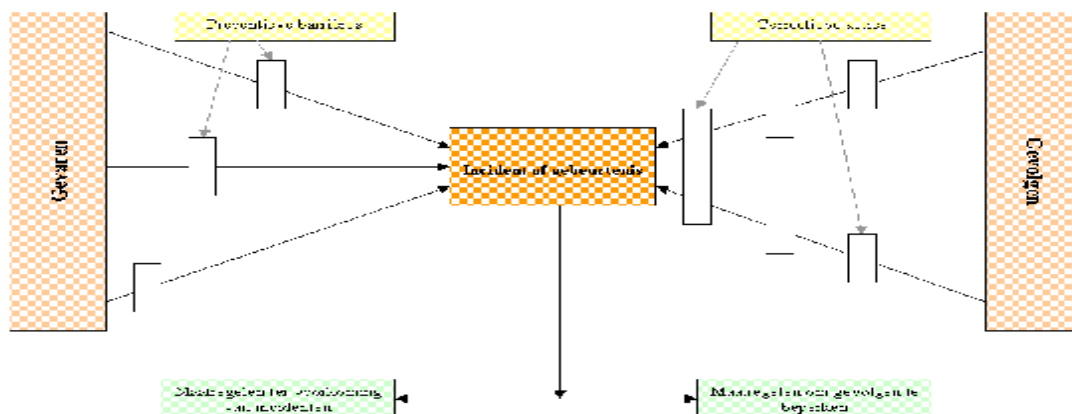
De maatschappelijk en economische belangen van de veerdiensten is geen deel van dit onderzoek. In het onderzoek van de Erasmus Universiteit "Hoe ver is de overkant" (maart 2004) is antwoord gegeven op deze materie.

2.4 Wijze van aanpak en rapporteren

Om het onderzoeksdoel te bereiken is hulp ingeroepen van de voorzitters van Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (VEEON) en Vrienden van de voetvoeren. Dank zij de praktijkinbreng van beide verenigingen is een goed beeld verkregen van de wijze van exploitatie van de Nederlandse veerpontbeheerder. Ten tijde van dit onderzoek is het Landelijk Verenplatform opgericht en vanaf dat moment is dit platform partij in het onderzoek.

De doelgroep is in kaart gebracht en de belangrijkste kenmerken zijn beschreven. De omgeving en begrippen rond de veerpont zijn bestudeerd en beschreven. Daarna is ingegaan op de wettelijke materie ten aanzien van de veerponten en zijn de typen veerponten beschreven. Van deze veerponten is vastgesteld welk traject zij afleggen, op welk vaarwater zij varen, wat de capaciteit van de veerpont is en wie de veerpont exploiteert.

Een schriftelijke enquête is met behulp van een zogenaamde vlindermodel (bow-tie) ontworpen. Het vlindermodel is een vereenvoudigd hulpmiddel om gestructureerd de gevaren in beeld te brengen en het traject tot aan de gevolgen



van een incident te herkennen. Hieronder is dit model weergegeven.



De gestelde vragen hadden zowel betrekking op de wijze van exploitatie als wel op de directe omgeving van de veerpont.

Om een zo compleet mogelijk beeld van incidenten te krijgen is naast de informatie van de veerpontexploitant gebruik gemaakt van de ongevaldatabase van Rijkswaterstaat, onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De resultaten uit de schriftelijke enquête zijn geanalyseerd en verwoord.

Tot slot zijn conclusies en aanbevelingen geformuleerd.



3 Begrippen en omgeving

3.1 Wettelijk kader

Regeling veerponten, 20 december 1990 Nr. S/J 30.984/90 (Stcrt. 1990, 248) geeft definities, technische eisen en instructies aan passagiers. De begrippen uit de *Binnenschepenwet* zijn hierin van toepassing.

Veerponten kennen een door de Inspecteur-generaal vastgestelde minimum bemanningssterkte.

3.2 Definitie veerpont

In de Regeling Veerponten zijn de begripsbepalingen van het Binnenschepenbesluit van toepassing. In deze regeling wordt onder veerpont verstaan:

- § Een passagierschip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen als ook van voertuigen op twee wielen, dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, over de binnenwateren van de zones 3 of 4;
- § Een passagierschip dat is gebouwd of bestemd voor het bedrijfsmatig vervoer van personen als ook van voertuigen op meer dan twee wielen, dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, over de binnenwateren (hier wordt in de wetstekst een opsomming van vaarwegen en zones genoemd);
- § In deze regeling wordt onder een niet-vrijvarende veerpont verstaan:
 - Een veerpont die tijdens de vaart niet volkomen vrij zijn vaarweg kan kiezen, doch door kabels, kettingen of anderszins aan een bepaalde vaarweg is gebonden.

In de volksmond is een veerpont een vaartuig waarmee een oeververbinding wordt gerealiseerd waarbij personen met of zonder een vervoermiddel zoals een auto of een fiets, naar de andere kant van een water kunnen worden gebracht. Het water tussen de twee oevers kan zowel een rivier, een meer of een zee zijn. Onderscheid moet gemaakt worden tussen snelle en langzame veerponten. Snelle veerponten kunnen een snelheid behalen van meer dan 30 kilometer per uur. Langzame veerponten tussen de 6 en 12 kilometer per uur.



3.3 Omgeving

Kijkend naar de omgeving waarbinnen een veerpont opereert is een aantal elkaar beïnvloedende elementen te herkennen. Naast uiteraard de veerpont speelt in belangrijke mate de infrastructuur (geaardheid van het vaarwater en de intensiteit daarop) mee. Ook de drukte door het aanbod van passagiers is bepalend voor de mate waarin veiligheid in het gedrang kan komen. Onderstaand figuur laat het hiervoor omschreven grafisch zien met daarin de elementen. De elementen worden vervolgens beschreven.



figuur: Omgeving veerpont

3.3.1 Meteoraam

Onder een meteoraam wordt verstaan de weergave van een bepaald statistisch weerbeeld op elk moment van het jaar. Zo zijn verschillen in windkracht, mist en ijsgang te onderkennen specifiek voor een bepaalde periode in het jaar.

Deze elementen zijn mede van belang voor risico's die bemanning van veerponten moeten overwinnen. Extremen, zoals zeer dichte mist, worden buiten beschouwing gelaten.



3.3.2 Intensiteit

Bij Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn telpunten ingesteld die de intensiteit op een traject in het vaarwater vaststelt. Voorstelbaar is dat de drukte op het vaarwater een belangrijk element is die ongewenste gebeurtenissen laten ontstaan. Hoe drukker, des te groter de kans op bijvoorbeeld aanvaringen.

3.3.3 Infrastructuur

Niet elk vaarwater is gelijk. In het Binnenschepenbesluit, Bijlage 1, is elk vaarwater gekenmerkt en teruggebracht tot een zonetypering. Enkele van de gehanteerde kenmerken zijn de golfhoogte en de stroomsnelheid. Hoe lager het getal des te 'gevaarlijker' is dat vaarwater. Zo is de Westerschelde zone 2 en bijvoorbeeld het Sneekermeer zone 3.

3.3.4 Schip en capaciteit

a) Vloot

Nederland kent zo'n 270 veerboten en veerponten. Deze schepen variëren van zeewaardig tot éénpersoons zelfbedieningspontjes die in gebruik zijn bij bijvoorbeeld scoutinggroups.

b) Inrichting van de veerpont

Een veerpont kent de mogelijkheid om slechts passagiers met tweewielers te vervoeren, dit zijn de zogenaamde voet-fietsveren. Daarnaast zijn er veerponten die zodanig zijn ingericht dat tevens (vracht)auto's vervoerd kunnen worden. Dit zijn de zogenaamde autoveren.

c) Type veerponten



Figuur: vrijvarende veerpont

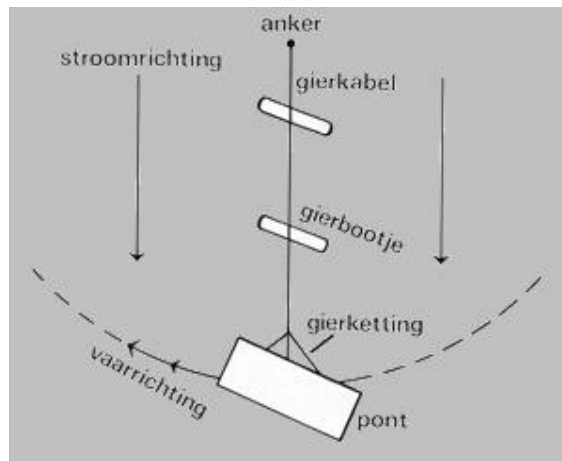
De motorpont (vrijvarende pont) wordt aangedreven door een motor. Meestal is dit een dieselmotor. Sommige veren die alleen voor fietsers en voetgangers bestemd zijn, worden aangedreven door een elektromotor die gevoed wordt door een accu en/of zonnecellen.



De (dwars)kabelpont is verbonden met één of twee doorlopende kabels van de ene naar de andere oever. Grotere ponten voor auto's hebben een dieselmotor. Kleinere worden aangedreven met een elektromotor of met de hand. Sommige kabelponten die met de hand moeten worden aangedreven zijn zelfbedieningsponten.



Fiauur: kabelpont



De gierpont is met een kabel bevestigd aan een punt in het midden van de rivier op de bodem. Door het schip schuin te draaien, zal de boot door de stroming de overkant bereiken. Tegenwoordig hebben alle gierponten een dieselmotor ter ondersteuning om sneller aan de overkant te komen. Een 'echte' gierpont (zonder motor) vaart niet meer in Nederland.

Fiauur: schema werking gierpont

Kabelponten komen uitsluitend alleen op rivieren voor.

3.3.5 Bemanning

De samenstelling van de minimum bemanning wordt door de Inspecteur Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bepalend voor de samenstelling is onder andere de capaciteit van de veerpont en het vaartraject.



4 Uitkomst schriftelijke enquête

4.1 Populatie en respons

De schriftelijke enquête is verstuurd aan exploitanten van 92 veerponten (de totale populatie). Alhoewel het bekend is dat er exploitanten zijn met meer dan één veerpont, is bewust gekozen voor elke veerpont een eigen enquêteformulier te sturen omdat verwacht werd dat elke omgeving andere invloeden op de veiligheid van passagiers en bemanning kon hebben.

Over 51 veerponten (ruim 55%) is door de respectievelijke exploitanten een voldoende ingevulde enquêteformulier teruggestuurd. Een respons die representatief genoemd mag worden. Van 2 veerponten is onbekend gebleven of deze ingericht zijn als voet-fietsveer of als autoveer.

Onderstaand schema laat de verhoudingen zien van populatie en respons.

	Populatie (2 <i>onbekend</i>)		Respons			
	voet-fietsveer	autoveer	voet-fietsveer	%	autoveer	%
Vrijvarende ponten	19	27	10	52,6	12	44,4
Kabelponten	0	33	0	0,0	22	66,7
Gierponten	0	9	0	0,0	8	88,9
Totaal	19	71	10	52,6	52	73,2

Tabel: verhouding populatie respons

4.2 Exploitatie

Alle veerponten samen realiseren jaarlijks ruim 4 miljoen (opgave door Landelijk Verenplatform) afvaarten. Dit aantal is uitgangspunt voor vaststelling van de kans op risico's.

Ook is gevraagd naar de exploitatieduur over het kalenderjaar. De tabel hieronder geeft de verdeling over de groep die heeft geantwoord:

	totaal aantal	ook in weekend
gehele jaar	46	41
gedeelte van het jaar	4	1

Tabel: Twee veerponten werden als reserve gebruikt.

Eén veerpontexploitatie werd dagelijks beëindigd om 03:00 uur wat de laatst opgegeven tijdstip van alle respons bleek te zijn. Een enkele veerpontexploitant verlengt de exploitatie omdat evenementen, koopavonden of vakantieperiode daar aanleiding voor gaven.



4.3 Incidenten

De respondenten is gevraagd welke (bijna) incidenten zij de voorgaande drie jaren (2004 tot en met 2006) aan dit onderzoek hebben ervaren. Tevens is gevraagd wat de gevolgen van die incidenten was in termen van doden dan wel gewonden of ontstane schade.

In de tabel op de volgende pagina zijn de ongewenste gebeurtenissen weergegeven over een periode van drie jaar voorafgaand aan het onderzoek. Naast de enquête-informatie is gebruik gemaakt van de incidentendatabase van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS). Deze database is de wettelijk aangewezen bron voor de opslag van ongevallen in onder andere de binnenvaart en wordt gevuld door een diversiteit aan leveranciers waaronder het KLPD en Rijkswaterstaat. De selectie uit deze database gaf niet meer inzichten.

Onder 'Schade anders' wordt onder andere verstaan de schade aan het schip waarmee de aanvaring is geweest.

De vetgedrukte gebeurtenissen zijn de incidenten. In het vlinderdasmodel is dit het centrum van dit model.

De overige (niet vetgedrukte gebeurtenissen) behoren tot de categorie aanleiding of externe invloeden die tot een incident kunnen leiden. Deze bevinden zich in het vlinderdasmodel verspreid links van het centrum (oorzakenkant), afhankelijk van de directe invloed op een dreigend incident.

De cursief gedrukte gebeurtenissen behoren tot de categorie gevolgen, uiterst rechts in het vlindermodel.



Welk gebeurtenis	Gebeurd	Bijna	Doden	Gewond	Schade veerpont	Schade anders
Aanvaring met beroepsvaart	19	8			12	8
Aanvaring met pleziervaart	18	13		1	10	7
Brand aan veerpont						
Brandend voertuig aan boord	1					
Motorpech/dreiging tot pech	11	2				1
Onwillend publiek	13					
Vechtpartij tussen passagiers		2				
<i>Passagier over boord</i>						
Paniek aan boord		1				
<i>Passagier onwel tijdens overvaart</i>	9			5		
Voertuig te water	3	1	1		1	1
Blokkering van nooduitgangen door passagiers of kinderwagens						
Belemmering vrij uitzicht door passagiers of voertuigen	4	1				
Last van zwemmende kinderen op veerstoep	1					
Last van vissende kinderen op veerstoep	1					
Auto te water terwijl veerpont aan andere zijde lag	2		1			
Jetski op de wal - aangevaren	1					
Obstakels onder water	1					1
Brand op andere schepen ¹	1					1
<i>Drenkelingen</i>	1		1	1		
Onwil pleziervaart	1					
Jetski's en waterskiërs in buurt van veerpont ondanks zoneverbod	1					
Uitval besturing	1					
Totaal	89	28	3	7	23	19

Tabel: Incidenten over de jaren 2004 t/m 2006

¹ Bij het incident 'Brand op andere schepen' heeft de veerpontexploitant assistentie verleend bij bluswerkzaamheden. Het is niet een incident waarbij de veerpont zelf betrokken is geweest.



4.4 Analyse van de enquête

Het is opvallend dat de respons voor de kabel en de gierponten hoog te noemen is, namelijk 71,4% tegen 47,8% bij de vrijvarende ponten. Mogelijke verklaring voor dit fenomeen is dat door kabel aangedreven veerponten eerder last hebben van de pleziervaart dan de door de schroef voortgestuwde veerponten en dat daarom meer te melden is.

Een enkele veerpontexploitant gaf aan tijdens de exploitatie hinder te ondervinden van onvoldoende infrastructuurkwaliteit. Deze feiten zijn omwille van het sterk individuele karakter uit het onderzoek gelaten en krijgen een individuele aanpak.

In een tweetal gevallen werd aangegeven dat de exploitatie bemoeilijkt werd doordat de veerstoep (het deel aan beide oevers waar passagiers en voertuigen aan en van boord van de veerpont kunnen gaan) oneigenlijk werd gebruikt door zwemmende kinderen en sportvissers.

Ondanks het feit dat er 13 keer sprake is geweest van onwillend publiek heeft dit niet tot enig ongewenst gevolg geleid.

De exploitanten hebben geen of weinig invloed op het onwel worden van passagiers aan boord tijdens de overtocht. Een score van 5 gewonden bij 9 incidenten is hoog, maar daar staat tegenover dat het bij gewond zijn is gebleven en dat de gewonde onderweg niet is overleden. Het onderzoek heeft niet kunnen vaststellen dat de (meestal) korte duur van overtocht erger heeft voorkomen. Evenmin is duidelijk geworden of de bemanning adequaat heeft geacteerd tijdens deze incidenten.

De gevolgen die de meeste ernst met zich brengen zijn als een auto te water raakt. Twee van de drie doden zijn hieraan te wijten. Hierbij wordt wel opgemerkt dat er in één geval sprake was van een auto te water doordat de bestuurder daarvan van de veerstoep is gereden terwijl de veerpont aan de andere oever lag. De veerpontexploitant is dit incident niet aan te rekenen omdat ten tijde van incident sprake was van zeer dichte mist. Een extreme situatie (meteoraam).

De respondenten is de mogelijkheid gegeven een vrije mening te geven over zaken die naar hun mening van belang zijn maar in de enquête niet aan de orde is geweest. Het is opvallend dat veel exploitanten problemen ondervinden met onwillende recreanten op de vaarwegen. Het is de groep waterskiërs en jetski's die overlast veroorzaken.



5 Theoretisch risico op aanvaringen

In de gebeurtenis tabel scoort het incident 'aanvaring' hoog. Respectievelijk 19 aanvaringen en 8 bijna aanvaringen met de beroepsvaart en respectievelijk 18 aanvaringen en 13 bijna aanvaringen met de pleziervaart. Het relatieve aandeel persoonlijk letsel is gelukkig laag gebleven, namelijk 1 gewonde in de pleziervaart.

Risico is het product van kans en effect. Om inzicht te krijgen in het risico van aanvaringen waarbij een veerpont is betrokken zijn indicatoren benoemd. Deze zijn:

kansfactoren	effectfactoren
type veerpont (autoveer, voet-fietsveer)	capaciteiten veerpont (passagiers, fietsen, auto's)
soort veerpont (vrijvarend, kabelgierpont)	onderliggende kans-effectrelatie door aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord (in vrachtauto's)
zone vaarwater	
Intensiteit	
vaarperiode (gehele jaar versus deel van het jaar)	
dienstregeling (aantal dagen en uren) <i>Bepaald samen met de vaarperiode de effectieve tijd dat de veerpont zich op het vaarwater bevindt.</i>	

De kans is onder andere geschat op basis van intensiteit op het vaarwater waarop de exploitatie plaatsvindt en de periode dat de veerpont zich op het vaarwater bevindt. Het aantal overtochten per week is voor dit doel gebruikt en deze is afgeleid van de dienstregeling. Ook is er onderscheid gemaakt tussen vrijvarende ponten (grotere bewegingsvrijheid) en de door een kabel voortbewogen veerponten.

Het effect is geschat met behulp van de capaciteiten van de veerpont.

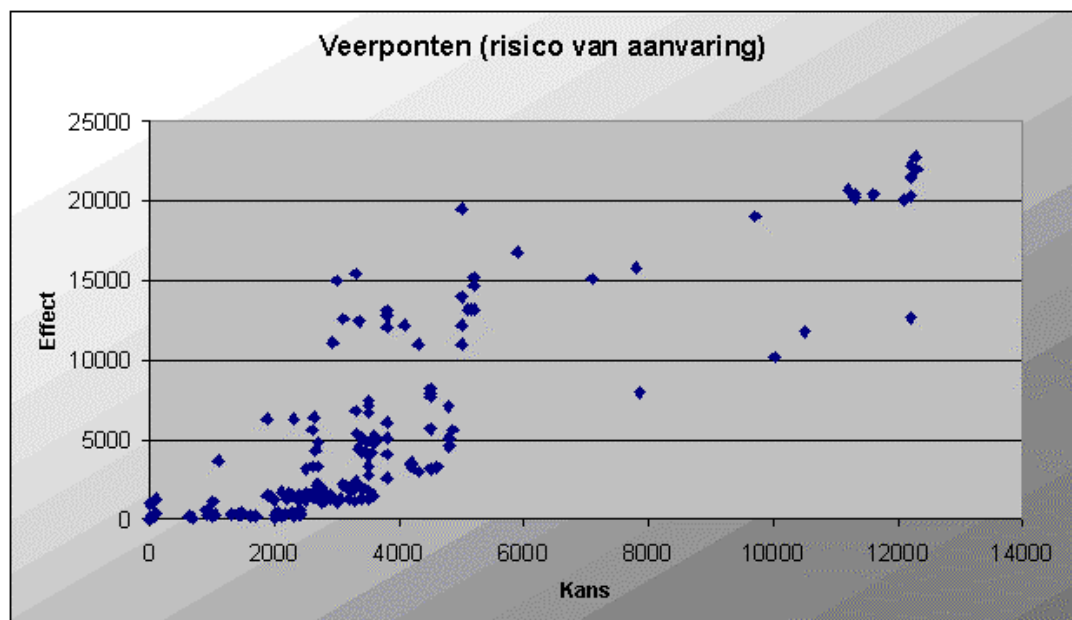


Op autoveren bestaat de mogelijkheid dat aan boord vrachtauto's staan die als lading gevaarlijke stoffen vervoeren. Alhoewel voor dit soort vervoer aan boord van veerponten strenge regels gelden is dit fenomeen als effect verhogend ingeschat.

Om de onderlinge verschillen tussen de veerponten duidelijker te krijgen zijn factoren vermenigvuldigd met een aanzienlijk getal (bijvoorbeeld met 100). Zo worden de punten in de wolk 'uit elkaar getrokken'. De getallen op zowel de kans-as (horizontale as) als de effect-as (verticale as) is de som van de uitkomst van de factoren. Het getal op zich is arbitrair en heeft op zich geen betekenis, het dient er slechts toe een zwaarte te geven per veerpont.

Uit de matrix blijkt dat de meeste veerponten een relatief lage kans op een aanvaring hebben maar dat als een aanvaring plaatsvindt het effect daarvan nogal 'diffuus' kan zijn (groep waarvoor de kansfactor < 6000 is). Bij een kleine groep is zowel kans als het effect hoog te noemen. Dit zijn de risicovolle veerponten (kansfactor > 10000). Opvallend is dat de matrix in globaliteit twee groepen veerponten laat zien. Een grote groep met lage kans en diffuus effect en een kleine groep met hoge kans en hoog effect.

Over het effect valt nog te vermelden dat hierbij is uitgegaan van een aanvaring met een schip met een aanzienlijke massa, zoals een motorvrachtschip.



Matrix: Risico van aanvaring met veerpont



6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusie(s)

In hoofdstuk 4 is aangetoond dat de incidenten een min of meer behoorlijke mate van conflict met een externe invloed hebben. Het aantal aanvaringen met beroeps en pleziervaart is hoog.

Het ontstaan van enkele incidenten is geheel buiten de invloed van de veerpontexploitant, zoals het onwel worden van passagiers of een voertuig wat in het water raakt terwijl de veerpont aan de overzijde ligt en dat nog onder extreme omstandigheden.

Tevens blijkt dat bij het merendeel van de incidenten de pleziervaart de conflicterende partij is. Echter is het effect van deze incidenten nauwelijks aanwezig en als die bestaat dan is de pleziervaarder zelf de dupe (1 gewonde).

Als het aantal afvaarten in de periode van drie jaren worden gerelateerd aan het aantal incidenten over de meergenoemde periode, ruim 4 miljoen afvaarten tegen 89 gebeurtenissen, waarvan 54 incidenten, die al dan niet tot een ongewenst gevolg hebben geleid, dan is de conclusie dat de veerpontensector een veilige wijze van vervoer is. De Inspectie sluit daarbij uitdrukkelijk niet uit dat één of meerdere 'ernstige' incidenten zich in de toekomst voor kunnen doen. Het bovenstaande wordt bevestigd door de theoretische risico op een aanvaring uit hoofdstuk 5. Deze laat daarnaast ook zien dat het overgrote deel van de veerponten een lage kans heeft op een aanvaring.

6.2 Aanbevelingen en advies

1. De Inspectie beveelt aan dat een belangrijke mate van inspanning moet gezocht worden in de gedragsverandering van de pleziervaart. Uit het onderzoek is gebleken dat met name waterskiërs en jetski's oorzaak zijn van (bijna) incidenten. Het zijn de kabelponten die uitermate last hebben van deze groepen recreanten. Het vlak voor of achter de veerpont varen kan de oorzaak zijn dat de kabel geraakt wordt. Daarbij valt op te merken dat de veerpont nauwelijks technische schade zal ondervinden van de 'aanvaring'. De pleziervaarder zal zelf de meeste negatieve gevolgen krijgen van zijn of haar actie. De Inspectie zoekt contact met representatieve organisaties (zoals ANWB en HISWA) om via hen de bewustwording bij de waterrecreant te verhogen.

2. Voorts beveelt de Inspectie aan om het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) een positief gedragsverandering van de pleziervaarder tot stand te laten brengen. Opgemerkt wordt dat het KLPD daartoe in haar jaarplan speerpunten heeft opgenomen. Het handelt dan om de speerpunten 'Snelheid te water', 'Veiligheid passagiersvervoer' en 'Juiste plaats in het vaarwater'.



7 Literatuur

- § Concept-eindrapport, Thema-actie Bemanningsgraad veerponten, februari 2001
- § Nota Rapportage quick scan veerponten, 14 september 2001
- § Overzetveren in Nederland, België, Luxemburg en de Nederlands-Duitse grensstreek, een overzicht, vierde druk, 2002
- § "Hoe ver is de overkant", onderzoek naar het maatschappelijk en economisch belang van de veerdiensten in Nederland, Erasmus Universiteit, maart 2004
- § Overtocht op eigen risico, veertig jaar V.E.E.O.N., mei 2004