

# Risicobeheersing en nautische veiligheid in het IJsselmeergebied

4 december 2015

Instituut Fysieke Veiligheid  
Expertisecentrum  
Postbus 7010  
6801 HA Arnhem  
Kemperbergerweg 783, Arnhem  
www.ifv.nl  
info@ifv.nl  
026 355 24 00

**Colofon**

Opdrachtgever: Veiligheidsregio Flevoland  
Contactpersoon: Han van Dijk  
Titel: Risicobeheersing en nautische veiligheid in het IJsselmeergebied  
Datum: 4 december 2015  
Status: Eindrapport  
Auteurs: Régis Flohr, Nils Rosmuller  
Projectleider: Nils Rosmuller  
Eindverantwoordelijk: Miranda Luttk

# Inhoud

<b>Managementsamenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>2 Doel en aanpak van de studie</b>	<b>8</b>
<b>3 Kenschets, trends en ontwikkelingen in het IJsselmeergebied</b>	<b>10</b>
3.1 Recreatieve vaarbewegingen in het IJsselmeergebied	10
3.2 Vaarbewegingen beroepsvaart in het IJsselmeergebied	12
3.3 Vaarbewegingen (gevaarlijke stoffen) in het IJsselmeergebied	13
3.4 (Toekomstige) binnenvaart in Nederland	14
3.5 Nautische incidenten in het IJsselmeergebied	15
<b>4 Regionale Risico Profielen</b>	<b>19</b>
<b>5 Stakeholders IJsselmeergebied</b>	<b>20</b>
5.1 Functies	20
5.2 Trends en ontwikkeling	21
5.3 Informatiestromen en contacten stakeholders IJsselmeergebied	22
5.4 Beleidsprioriteiten	23
<b>6 Analyse beleidsprioriteiten in relatie tot de trends</b>	<b>26</b>
<b>7 Conclusies</b>	<b>28</b>
<b>8 Aanbevelingen</b>	<b>29</b>
<b>Bijlage 1: Vragenlijst 'Risicobeheersing IJsselmeergebied'</b>	<b>30</b>
<b>Bijlage 2: Lijst van afkortingen</b>	<b>32</b>

# Managementsamenvatting

## Aanleiding en doel van het onderzoek

Het IJsselmeergebied is één van de samenhangende risicowatersystemen (SRWS; een veiligheidsregio-overschrijdend watersysteem dat bestaat uit een logische eenheid van oppervlakte wateren) in Nederland en beslaat ongeveer 200.000 hectare.

Op het gebied van de incidentbestrijding hebben de diverse betrokken stakeholders afstemming en overleg over wie welke taken uitvoert, verenigd in SAMIJ. Maar daarnaast kan ook getracht worden ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen door middel van risicobeheersing. De mate waarin betrokken stakeholders in het IJsselmeergebied hun risicobeheersing met elkaar delen en hebben afgestemd op elkaar en op de trends en ontwikkelingen, is in deze rapportage uitgewerkt.

Deze studie heeft tot doel te verkennen wat de stand van zaken is omtrent de risicobeheersing in het IJsselmeergebied.

## Onderzoeksvragen

De volgende vragen zijn leidend geweest voor het uitgevoerde onderzoek:

*1) Welke organisaties spelen welke rol in de risicobeheersing (analyse, afweging, beleidsvoorbereiding) m.b.t. nautische veiligheid, welke informatie hebben zij hiertoe nodig, en over welke informatie beschikken zij?*

*2) Welke trends en ontwikkelingen in het personenverkeer en goederenvervoer in het IJsselmeergebied tekenen zich af?*

*3) Welke invloed hebben deze ontwikkelingen op de nautische veiligheid in het IJsselmeergebied en wat betekent dit voor de risico's? En hoe zijn deze vertaald in de beleidsprioriteiten van de veiligheidsregio's en andere stakeholders?*

*4) Sluiten de acties en maatregelen van de stakeholders die een rol spelen in de risicobeheersing in het IJsselmeergebied aan op de beleidsprioriteiten en op elkaar?*

## Beantwoording van de vragen

Hieronder volgen de antwoorden op de onderzoeksvragen.

### *Onderzoeksvraag 1: Organisaties Risicobeheersing*

Er is een groot aantal organisaties betrokken bij risicobeheersing in het IJsselmeergebied (zie tabel 1 in het hoofdrapport): beleidsmakers, beroepsgroepen, waterbeheerders, incidentbestrijders en handhavers.

### *Onderzoeksvraag 2 en 3: Trends en ontwikkelingen en invloed op nautische veiligheid*

Op basis van data analyse en interviews zijn de onderstaande trends en ontwikkelingen, die relevant zijn voor de risicobeheersing in het IJsselmeergebied, in kaart gebracht (met tussen haakjes aangegeven de inschatting van het IFV over of de trend risico (lees de nautische veiligheid) doet toenemen (+) of afnemen (-)).

- > Afname nautische gebruiksruimte (-)
- > LNG terminal Eemshaven (-)

- > Grotere schepen (zowel beroeps als recreatie) (-)
- > Toename vaarbewegingen (o.b.v. interviews, *maar cijfers tonen afname*) (-)
- > Meer recreatief gebruik (o.b.v. interviews, *maar cijfers tonen afname*) (-)
- > Veiligheidsbewustzijn en verantwoordelijkheid laag (-)
- > Terugtrekkende overheid (-)
- > Invoering vergoeding registratie marifoon IJsselmeergebied à 31euro (+/-)
- > Vergrijzing van de recreatie (-)
- > Verandering van gebruik: (kite)surfers, waterscooters (-)
- > Aanwezigheid witte vloot (-)
- > Verschuiving van eigenaarschap naar opstappers (-)
- > Verhuurmarkt blijft toenemen (-).

Uit de input van de stakeholders (lijstje hierboven) valt op te maken dat er verschillende trends en ontwikkelingen plaatsvinden in het IJsselmeergebied, welke de nautische veiligheid negatief kunnen beïnvloeden.

#### *Onderzoeksvraag 4: Aansluiten van acties maatregelen van stakeholders bij trends en ontwikkelingen*

De genoemde beleidsprioriteiten sluiten aan op de geconstateerde trends en ontwikkelingen (zie tabel 3 in het hoofdrapport). Verdere afstemming van de beleidsprioriteiten tussen verschillende stakeholders zal de risicobeheersing en de efficiëntie ervan ten goede komen.

#### **Conclusies**

De beantwoording van de onderzoeksvragen leidt tot de volgende conclusies:

- > Er is een groot aantal stakeholders reeds bezig met risicobeheersing ten behoeve van nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. Deze partijen zijn echter niet allemaal bekend bij elkaar en hier kan dus nog vooruitgang geboekt worden.
- > Er zit weinig tot geen regie op deze risicobeheersingsactiviteiten. Er is wel informatie-uitwisseling, maar dit vindt vooral plaats in bilaterale overleggen en *ad hoc*. Het project VDJS is een uitzondering hierop en heeft als doel om de verkeersveiligheid voor recreatie- en beroepsvaart, op de Nederlandse kust- en binnenwateren, verder te verbeteren door het geven van voorlichting.
- > De beleidsprioriteiten van de stakeholders zijn niet met elkaar gedeeld, en dus ook niet vooraf op elkaar afgestemd. Wel zijn de prioriteiten gericht op de genoemde trends en ontwikkelingen.
- > Trends en ontwikkelingen geven aanleiding om gestructureerd de risicobeheersing in het IJsselmeergebied in te richten. Uit gesprekken met de stakeholders is gebleken dat de wil aanwezig is om dit voor elkaar te krijgen.

#### **Aanbevelingen**

De conclusies leiden tot de volgende aanbevelingen:

- > Wijs een partij aan die risicobeheersing in IJsselmeergebied gestructureerd gaat oppakken en hier regie op voert met de bijbehorende middelen. Deze partij zou een coördinerende Veiligheidsregio kunnen zijn (gelijkend aan de coördinerende rol van Veiligheidsregio Flevoland voor de incidentbestrijding in het IJsselmeergebied).
- > Stel één Risicoprofiel op voor nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. Op deze manier kunnen risico's, die nu niet verschijnen in RRP's, toch voldoende aandacht krijgen. Ook dit zou een taak kunnen zijn voor de coördinerende Veiligheidsregio.
- > De stakeholders in het IJsselmeergebied zouden de eigen beleidsprioriteiten beter moeten afstemmen op elkaar en deze ook met elkaar delen. Dit proces zou geleid kunnen worden door een bestuurder.

- > De coördinerende Veiligheidsregio zou aan moeten sluiten bij het landelijk Ketenoverleg Veiligheid Binnenwateren. Op deze manier zouden landelijke trends en ontwikkelingen inzichtelijk kunnen worden en via het hierboven genoemde Risicoprofiel IJsselmeergebied in prioritering op het gebied van risicobeheersing en incidentbestrijding kunnen uitmonden.

# 1 Inleiding

Het IJsselmeergebied is één van de samenhangende risicowatersystemen (SRWS; een veiligheidsregio-overschrijdend watersysteem dat bestaat uit een logische eenheid van oppervlakte wateren) in Nederland en beslaat ongeveer 200.000 hectare. Het bestaat uit het IJsselmeer, Markermeer en de verschillende randmeren. Het is het grootste aaneengesloten binnenwatergebied van Nederland, vitaal voor de drinkwatervoorziening én een gebied waar veel scheepvaart plaats vindt, zowel beroepsmatig als recreatief.

Logischerwijs zijn er dan ook veel stakeholders betrokken rondom de veiligheid in het IJsselmeergebied: Rijkswaterstaat, 10 Veiligheidsregio's (waarvan er 8 bij SAMIJ - Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied - zijn aangesloten), Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), reddingsbrigade, kustwacht, waterrecreatie en binnenvaart (goederen en passagiers). Deze betrokkenheid betreft zowel de risicobeheersing (het verkleinen van de kans op ongevallen en incidenten) als ook de incidentbestrijding.

Op het gebied van de incidentbestrijding hebben de diverse betrokken stakeholders afstemming en overleg over wie welke taken uitvoert, verenigd in SAMIJ. Een breed scala aan ongevallen op het water is mogelijk, variërend van een enkele drenkeling tot het zinken van een sloep tot een aanvaring van een tanker met een passagiersschip (zie ook paragraaf 3.5). Om de gevolgen van dergelijke ongevallen zo adequaat mogelijk te bestrijden zijn landelijke handboeken beschikbaar<sup>1</sup> en zijn regionale afspraken gemaakt. Maar daarnaast kan ook getracht worden ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen door middel van risicobeheersing. De mate waarin betrokken stakeholders in het IJsselmeergebied hun risicobeheersing met elkaar delen en hebben afgestemd op elkaar en op de trends en ontwikkelingen, is echter nog minder vergaand uitgewerkt. De SAMIJ heeft het IFV gevraagd een verkennende studie uit te voeren naar de risicobeheersing en nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. Deze rapportage is daarvan het resultaat.

---

<sup>1</sup> Handboek Incidentbestrijding op het water

## 2 Doel en aanpak van de studie

Deze studie heeft tot doel te verkennen wat de stand van zaken is omtrent de risicobeheersing in het IJsselmeergebied. De eerste resultaten zijn gepresenteerd op 12 november 2015 tijdens een bestuurlijk congres over de veiligheid in het IJsselmeergebied, georganiseerd door SAMIJ en de Vereniging Zuiderzeegemeenten. De doelgroep van de bijeenkomst betrof de bestuurders en directies Veiligheidsregio (VR; landelijk), de besturen en de directies van de 10 VR's die grenzen aan het IJsselmeergebied, het bevoegd gezag (35 gemeenten) in het bijzonder. De organisatie van dit bestuurlijke congres wilde het congres aangrijpen om de doelgroep te informeren over de ontwikkelingen binnen het IJsselmeergebied en de invloed ervan op de toekomstige veiligheid. Deze informatie kunnen bestuurders, directies van de VR's en stakeholders vervolgens gebruiken in hun toekomstige overwegingen en eventuele beleidsprioritering. De voorliggende rapportage presenteert de resultaten van het verkennende onderzoek naar de ontwikkelingen binnen het IJsselmeergebied, de invloed ervan op de toekomstige veiligheid en verkent de risicobeheersingsactiviteiten van stakeholders.

De volgende vragen zijn leidend geweest voor het uitgevoerde onderzoek:

*1) Welke organisaties spelen welke rol in de risicobeheersing (analyse, afweging, beleidsvoorbereiding) m.b.t. nautische veiligheid, welke informatie hebben zij hiertoe nodig, en over welke informatie beschikken zij?*

Aanpak:

De bestuurlijke netwerkkaarten 03 (oppervlaktewater en waterkering) en 18 (binnenvaart) zijn bestudeerd. Tevens hebben we het handboek 'Incidentbestrijding op het water' bestudeerd op zoek naar de formele rollen van stakeholders. Aan de hand van een gesprek met materiedeskundigen in beide documenten hebben we de rollen inzake de risicobeheersing inzichtelijk gemaakt. Vanuit de formele taakomschrijving uit handboek 'Incidentbestrijding op het water' en de Netwerkkaarten hebben we deze instanties bevroegd via een korte vragenlijst om te achterhalen op welke wijze zij hun rol invullen, welke informatie zij hiertoe nodig hebben, over welke informatie zij zelf beschikken en welke informatie zij beschikbaar stellen. Tevens hebben we hen gevraagd of ze over informatie beschikken over risico's, waar hun prioriteiten liggen en of ze ons deze informatie willen toezenden.

*2) Welke trends en ontwikkelingen in het personenverkeer en goederenvervoer in het IJsselmeergebied tekenen zich af?*

Aanpak:

We hebben we de risicoanalyses bestudeerd zoals deze zijn opgesteld door de vaarwegbeheerders. Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van onze eigen kennis, eigen netwerk, en bronnen die inzicht geven in trends en ontwikkelingen. Tevens hebben we feitelijke gegevens over veiligheid op het water in het IJsselmeergebied van de water-



/vaarwegbeheerders en hulpverlenende instanties getracht boven tafel te krijgen. Hierbij valt te denken aan vaarroutes, scheepstypen, lading en intensiteit vaarbewegingen.

*3) Welke invloed hebben deze ontwikkelingen op de nautische veiligheid in het IJsselmeergebied en wat betekent dit voor de risico's? En hoe zijn deze vertaald in de beleidsprioriteiten van de veiligheidsregio's en andere stakeholders?*

Aanpak:

In kwalitatief opzicht hebben we de gevolgen geduid van de trends en ontwikkelingen voor de nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. We hebben de regionale risicoprofielen (RRP's) van de 10 Veiligheidsregio's in het IJsselmeergebied bestudeerd op zoek naar hun prioritering en onderbouwing. Ook hebben we gekeken naar de mate waarin de scenario-uitwerking vanuit de VR's aansluit bij de gesignaleerde trends en cijfermateriaal over die veiligheid: sluiten de keuzes en prioriteiten van de VR's aan bij de trends en feitelijk risico's. Uit beantwoording van vraag 1 (d.m.v. vragenlijst) hebben we ook de beleidsprioriteiten van partners in de risicobeheersing in het IJsselmeergebied inzichtelijk gemaakt. Ook die prioriteiten hebben we geanalyseerd: sluiten ze aan bij de trends en feitelijk risico's.

*4) Sluiten de acties en maatregelen van de stakeholders die een rol spelen in de risicobeheersing in het IJsselmeergebied aan op de beleidsprioriteiten en op elkaar?*

Aanpak:

Dit betrof een analyse van de onder vraag 1 tot en met 3 opgeleverde informatie. De basis voor deze analyse is een ketenbenadering van de (belangrijkste) netwerkpartners betreffende de veiligheid op het water in het IJsselmeergebied. Uitgaande van de beleidsprioriteiten en rollen in de risicobeheersing, beantwoordden we de vraag of de partners de relevante informatie voor de uitvoering van hun taken bij de risicobeheersing ter beschikking hebben en met elkaar delen. Dit heeft een concepttekst opgeleverd, welke we door experts binnen de verschillende organisaties ter consultatie schriftelijk hebben voorgelegd en hebben besproken tijdens een expertsessie. De resultaten van de consultatie zijn verwerkt in dit eindrapport.

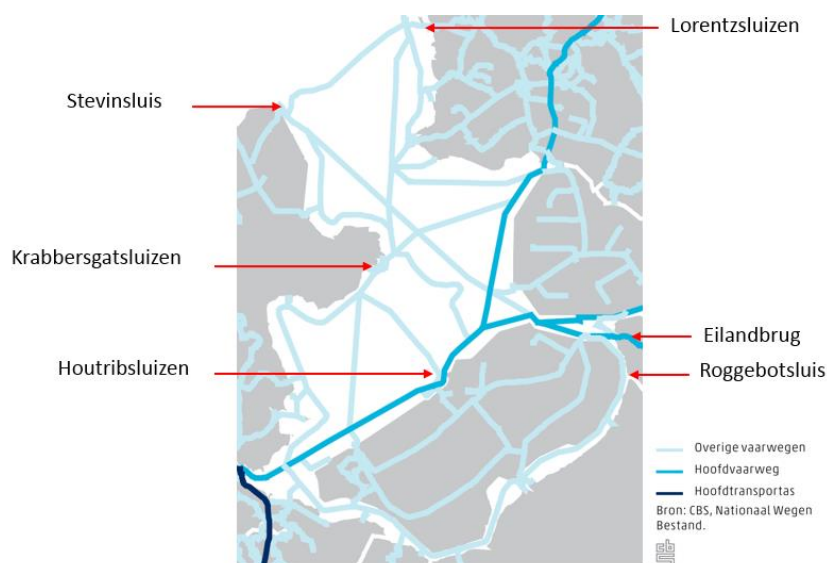
# 3 Kenschets, trends en ontwikkelingen in het IJsselmeergebied

In dit hoofdstuk presenteren we op hoofdlijnen de trends en ontwikkelingen zoals we die uit beschikbare literatuur hebben achterhaald. Het gaat hierbij om:

- > Vaarbewegingen (3.1 t/m 3.4);
- > Nautische incidenten (3.5).

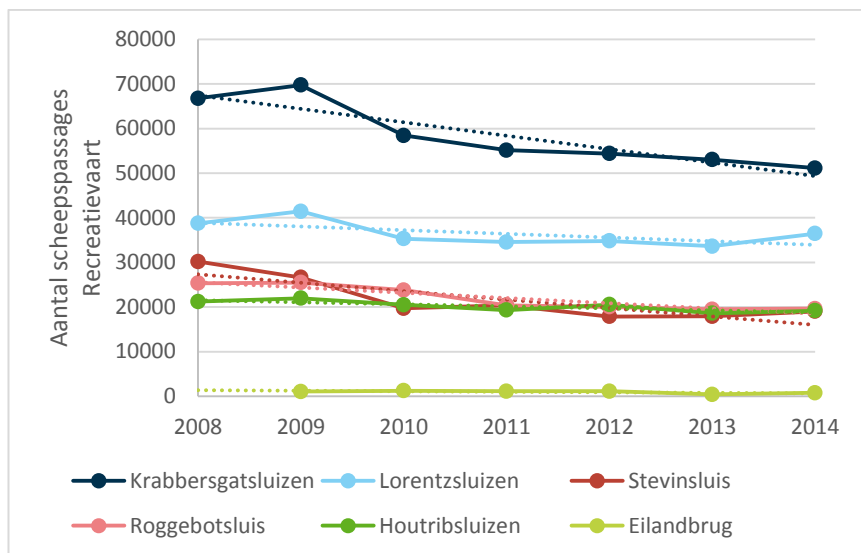
## 3.1 Recreatieve vaarbewegingen in het IJsselmeergebied

Als maat voor het aantal vaarbewegingen hebben wij gekeken naar het aantal scheepspassages bij verschillende telpunten (Figuur 1; sluisen en bruggen) in het IJsselmeergebied. De Houtribsluizen liggen op de route Amsterdam-Lemmer en registreren zodoende het grootste deel van de beroepsvaart in het IJsselmeergebied. De Eilandbrug ligt technisch gezien niet in het IJsselmeergebied, maar is wel een belangrijk telpunt die de aanvoer vanaf de Gelderse IJssel registreert.



**Figuur 1. De zes telpunten, verspreid over het IJsselmeergebied, die zijn meegenomen in deze verkennende studie.**

Voor deze studie hebben wij data bestudeerd over de periode 2008 t/m 2014. Figuur 2 laat zien dat het aantal scheepspassages van de recreatievaart in deze periode bij alle telpunten in het IJsselmeergebied is gedaald.



**Figuur 2. Het aantal scheepspassages van de recreatievaart laat een dalende trend zien in de periode 2008-2014 voor de zes onderzochte telpunten.**

Gemiddeld genomen is het aantal passages per sluis in 2014 21% lager dan in 2008. Kijken we naar het totaal i.p.v. het gemiddelde dan zien we een daling van 20%. Voor de Houtribsluizen zijn ook cijfers bekend over de eerste 9 maanden van 2015: in deze maanden ligt het aantal passages ongeveer 10% onder het gemiddelde van dezelfde periode van de afgelopen 5 jaar. Voor de andere sluisen lijken de aantallen onder of rond de aantallen van 2014 uit te komen. Deze data lijkt dus aan te tonen dat het aantal recreatieve vaarbewegingen in het IJsselmeergebied dalende is. Ook uit andere data lijkt naar voren te komen dat er minder recreatief wordt gevaren. Zo blijkt bijvoorbeeld uit een onderzoek uit 2013 dat er minder overnachtingen plaatsvonden in jachthavens<sup>2</sup>. Bovendien blijkt uit diezelfde studie dat sinds 1994 de groei in het aantal recreatieboten af nam en dat er in 2012 zelfs een daling was waargenomen van 500 boten t.o.v. 2010. Een kanttekening bij bovengenoemde cijfers is dat de recreatievaart die niet door sluisen gaat niet bij ons bekend is en dus niet is meegenomen in de cijfers.

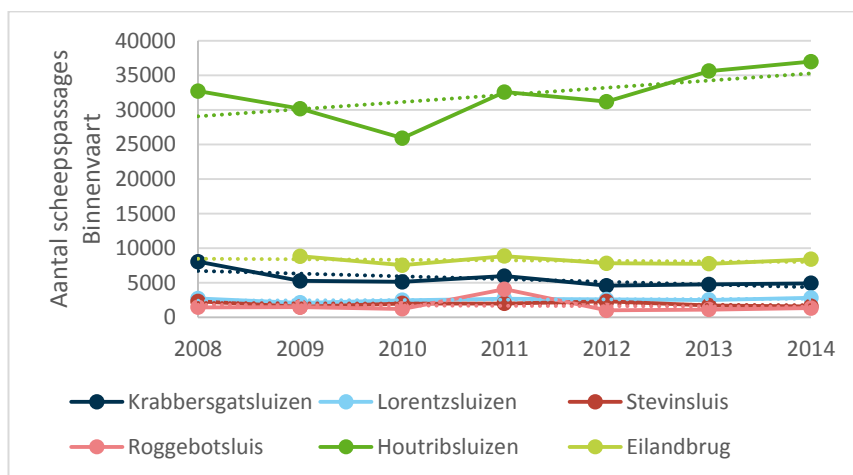
In het onderzoek uit 2013<sup>2</sup> is er ook naar andere facetten van de recreatievaart gekeken. Zo blijkt bijvoorbeeld dat 60% van de schippers boven de 60 jaar is, terwijl 25% jonger is dan 50 jaar. In vergelijking met 1993 is er vergrijzing onder de grote watersport (zeilboten en motorboten; dus niet vissers, surfers en kanovaarders) opgetreden. Verder werd er gevonden dat de lengte van recreatieboten was toegenomen sinds 1993 van 9,3m naar 10,2m.

*Samengevat: bovenstaande data impliceert dat het aantal recreatieve vaarbewegingen in het IJsselmeergebied daalt. Er is echter niet gekeken naar bijvoorbeeld het aantal surfers en kanovaarders. Verder zijn de recreatie-vaartuigen iets groter geworden, maar neemt het aantal niet meer toe. Gezien de vergrijzing en de minimale aanwas onder jongeren lijkt de omvang van de recreatievaart op het IJsselmeer onder druk te staan (lees: af te nemen).*

<sup>2</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied (2014)

## 3.2 Vaarbewegingen beroepsvaart in het IJsselmeergebied

De vaarbewegingen van de beroepsvaart laten een iets ander beeld zien dan de recreatievaart (Figuur 3). Bij vier telpunten daalt het aantal scheepspassages van de beroepsvaart, terwijl bij twee telpunten (Houtribsluizen en Lorentzsluizen) het aantal passages stijgt. Als we kijken naar het gemiddelde aantal passages per telpunt, dan zien we een daling van 11% in 2014 t.o.v. 2008. Maar als we kijken naar het totaal aantal passages, dan zien we een stijging van 19% in dezelfde periode. Deze discrepantie kan verklaard worden doordat het aantal passages bij de Houtribsluizen significant hoger is dan bij de andere telpunten. Voor de Houtribsluizen zijn tevens het aantal passages in de eerste 9 maanden van 2015 bij ons bekend: dit aantal ligt ongeveer 10% onder het gemiddelde van dezelfde periode in voorgaande 4 jaren. De stijgende lijn van de Houtribsluizen in de periode 2010-2014 lijkt dus niet door te zetten. Voor Krabbersgat-, Lorentz- en Stevinsluizen zullen de aantallen in 2015 uitkomen boven de aantallen van 2014, voor de Roggebotsluizen onder het aantal van 2014. Men zou zich hier kunnen afvragen of er deels een verschuiving van passages plaatsvindt over de meer Noordelijk gelegen sluizen, maar onze data geeft op dit punt geen inzicht. Vanwege het feit dat bij de Houtribsluizen het merendeel van de binnenvaart wordt geregistreerd, zal het totaal van 2015 in het IJsselmeergebied uitkomen onder het totaal van 2014.



**Figuur 3. Bij vier telpunten daalt het aantal scheepspassages van de binnenvaart, terwijl bij twee telpunten een stijging te zien is.**

Waar er bij de recreatievaart een toename was te zien in de grootte van de vaartuigen, is dit ook te zien bij de binnenvaart. Dit is vooral toe te schrijven aan het verdwijnen van de kleinere schepen en het erbij komen van grotere schepen. Door de economische situatie van de afgelopen jaren is hierdoor overcapaciteit ontstaan (*Transport en Mobiliteit 2015*), maar dit begint weer af te nemen doordat de vraag is toegenomen in de afgelopen jaren (6% toename in 2014 t.o.v. 2010 (CBS; 18 maart 2015)).

Wanneer we kijken naar het totale aantal scheepspassages (recreatie en binnenvaart) in het IJsselmeergebied, dan is het totale aantal in 2014 11.7% lager dan in 2008. Dit is te verklaren, doordat de *overall* stijging bij de binnenvaart wordt overschaduwde door de *overall* daling van de recreatievaart: de aantallen in recreatievaart zijn gemiddeld 3x hoger dan de aantallen in de binnenvaart. Overal het algemeen gezien daalt dus het aantal geregistreerde vaarbewegingen in het IJsselmeergebied.

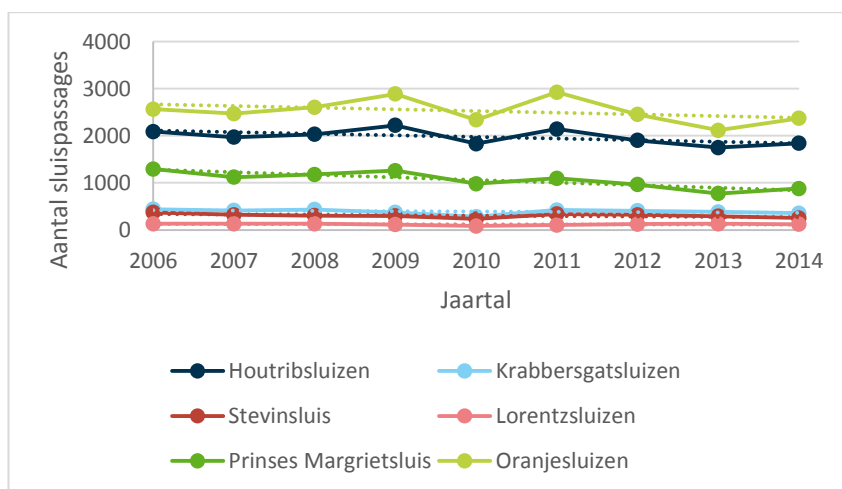
*Samengevat: ondanks dat het totale aantal scheepspassages van de beroepsvaart in de periode 2008-2014 is gestegen, lijkt deze stijging niet door te zetten voor 2015. Bovendien is*

er in de beroepsvaart, in tegenstelling tot de recreatievaart, geen dalende trend te zien in het aantal scheepspassages bij alle bestudeerde telpunten in het IJsselmeergebied. Als we kijken naar het totale aantal scheepspassages van recreatie- en beroepsvaart, dan zien we een daling in 2014 ten opzichte van 2008. Tot slot is er ook een overeenkomst met recreatievaart gevonden, namelijk een toename in de grootte van schepen.

### 3.3 Vaarbewegingen (gevaarlijke stoffen) in het IJsselmeergebied

Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen beïnvloedt de nautische veiligheid in het IJsselmeergebied en dan met name ook de milieu- en omgevingsveiligheid. In de periode 2006-2014, is het vervoer van gevaarlijke stoffen langs verschillende sluisen in het IJsselmeergebied vrij constant geweest (Figuur 4). Voor 2015 zal het aantal passages waarschijnlijk uitkomen net boven de waarden van 2014 (extrapolatie van data over de eerste 9 maanden van 2015). Als we kijken naar de Houtribsluizen komt dit neer op een gemiddelde van ongeveer 6 passages per dag met gemiddeld 8400 ton aan gevaarlijke stoffen. Het vervoer betreft voornamelijk brandbare vloeistoffen (LF1 en LF2 gecategoriseerde stoffen. Brandbare gassen (GF2, GF3) en toxische vloeistoffen (LT1) komen over de jaren maar heel sporadisch voor en als ze voorkomen dan betreft het één of enkele schepen in dat jaar. Ten opzichte van 2003 (Risicoatlas Hoofdvaarwegen 2003) heeft er wel een flinke daling (meer dan een halvering) in het aantal vaarbewegingen bij de Houtribsluizen plaatsgevonden, namelijk van 5025 in 2003 naar ongeveer 2100 in 2015. Als we kijken naar de gevaren in de omgeving van het vervoer van gevaarlijke stoffen, dan stelt *Basisnet Water 2008* aan de hand van berekeningen dat tot 2030, met alle denkbare ontwikkelingen, er op de belangrijke binnenvaartwegen in geheel Nederland, en daarmee ook het IJsselmeergebied geen PR 10-6 (Plaatsgebonden Risico) op de oever zal komen en er ook nergens een GR-knelpunt (Groepsrisico) ontstaat. Op de minder belangrijke vaarwegen komt er ook geen PR 10-6 voor op het water.

*Samengevat: op dit moment is het aantal sluispassages van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren vrij constant. Bovendien wordt tot 2030 de grenswaarde van PR 10-6 niet bereikt op binnenvaartwegen in Nederland.*

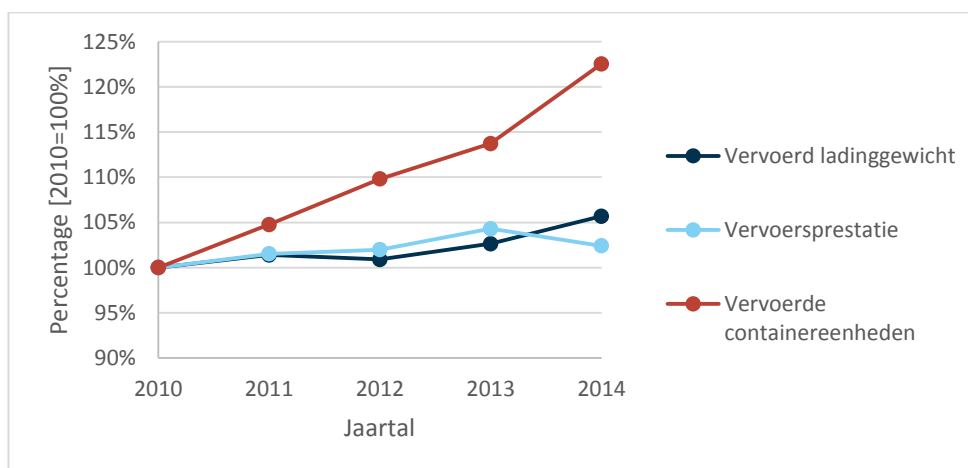


**Figuur 4. Het aantal sluispassages van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren is vrij constant over de periode 2006-2014.**

### 3.4 (Toekomstige) binnenvaart in Nederland

Op dit moment wordt ongeveer een derde van alle vracht in Nederland via binnenvaart vervoerd (*Transport en Mobiliteit, CBS 2015*). Echter, binnen de Europese Unie is het beleid erop gericht om het vervoer over lange afstanden te verplaatsen van de weg naar het spoor en water (>30% rond het jaar 2030, >50% in 2050). De reden is niet alleen vanwege de duurzaamheid van deze modaliteit, maar ook vanwege de drukte op de weg.

Cijfers van CBS voor heel Nederland laten zien dat er een sterke stijging in het aantal vervoerde containereenheden en een minder sterke stijging in vervoerd ladinggewicht heeft plaatsgevonden in de periode 2010-2014 (Figuur 5). Conform Europees beleid, laten prognoses zien dat deze stijging nog enige tijd zal doorzetten (Scheepvaartscenario's 2012; tenminste tot 2050). De vervoersprestatie laat een kleine daling zien in 2014, maar toont nog steeds een toename t.o.v. 2010.



**Figuur 5. Ontwikkeling in vervoerde lading in de Nederlandse binnenvaart in de periode 2010-2014.**

LNG (liquified natural gas) komt Nederland nu binnen via Rotterdam (Natural gas in transport (2013)), maar mogelijk in de toekomst ook via de Eemshaven. Als dit over het water vervoerd zal worden naar het achterland, dan zal dit via de route Delfzijl-Lemmer-Lelystad-Amsterdam zijn. Binnenvaart tankers kunnen nu ongeveer 360 ton LNG vervoeren en de geschatte hoeveelheid te transporteren LNG in 2030 is 2-3 miljoen ton op jaarbasis. Uit het *Visietraject Veiligheidsbeleid binnenvaart 2011* blijkt dat het vervoer van olieproducten zal afnemen tot aan 2020, maar dat het vervoer van CMR-stoffen (kankerverwekkende chemicaliën; Delfzijl-Lelystad) en biobrandstoffen (zoals ethanol) zal toenemen in deze zelfde periode. Ook het vervoer van containers zal toenemen door het in gebruik nemen van Maasvlakte II. Schaalvergroting tot aan 2020 zal beperkt zijn door de economische crisis.

Naast het feit dat het Rijk inzet op vervoer over water, zijn er bovendien ambities om de internationale concurrentiepositie van Noord-West Nederland (waartoe het IJsselmeergebied deels behoort) te versterken (*MIRT 2016*). Daarbij is logistiek in Flevoland inmiddels toegevoegd als een topsector binnen het economisch beleid (*Flevoland: innovatief en ondernemend. Coalitie akkoord 2015-2019*).

De verwachte mobiliteitsgroei over water hangt natuurlijk af van de socio-economische situatie, maar ook van klimaatverandering. Afhankelijk van het geschetste scenario (Scheepvaartscenario's 2012), zal het vervoer over water groeien of krimpen. Ondanks dat binnenvaart van alle modaliteiten de gevoeligste is voor klimaatverandering, wordt voorspeld

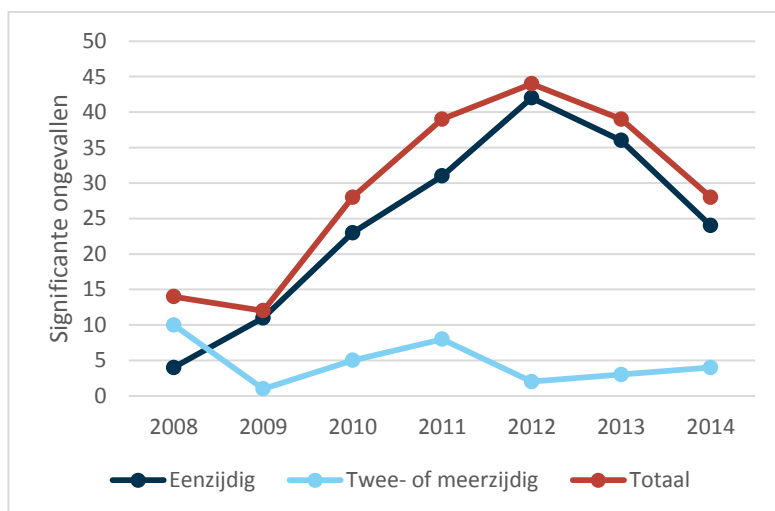
dat het tot 2050 nog weinig hinder zal ondervinden van eventuele negatieve consequenties. In dit licht, zijn de lage waterstanden van afgelopen tijd een saillant detail. Waar de binnenvaart door de lage waterstanden in de grote rivieren hier aan de ene kant grote hinder van heeft ondervonden (lagere diepgang), heeft het aan de andere kant ook tot voordelen geleid (schutten was op sommige plaatsen niet nodig).<sup>3</sup>

*Samengevat: het Rijk zet in op vervoer over water en er is ook grote potentie in deze modaliteit, welke afhangt van de socio-economische situatie en klimaatverandering. Op dit moment wordt er al veel gedaan om vervoer over water te bevorderen, ook in het IJsselmeergebied.*

### 3.5 Nautische incidenten in het IJsselmeergebied

Om een objectief beeld te krijgen van het aantal nautische incidenten in het IJsselmeergebied, hebben wij primair data onderzocht dat verkregen was middels de SOS database

([https://geoweb.rijkswaterstaat.nl/westnederlandnoord/GeoWeb41/Viewer.html?ViewerConfig=https://geoweb.rijkswaterstaat.nl/westnederlandnoord/Geocortex/Essentials/GeoWeb41/REST/sites/WNN\\_Scheepsongevallen/viewers/RWS\\_Basissite/virtualdirectory/Config/Viewer.xml](https://geoweb.rijkswaterstaat.nl/westnederlandnoord/GeoWeb41/Viewer.html?ViewerConfig=https://geoweb.rijkswaterstaat.nl/westnederlandnoord/Geocortex/Essentials/GeoWeb41/REST/sites/WNN_Scheepsongevallen/viewers/RWS_Basissite/virtualdirectory/Config/Viewer.xml)). In de analyse zijn alleen significante ongevallen (ongevallen waarbij er sprake is van ernstige schade aan vaartuig(en), lading, vaarweg of milieu en/of waarbij slachtoffers zijn gevallen) meegenomen. Uit de monitor Nautische Veiligheid 2013 blijkt dat 83% van de significante ongevallen wordt geregistreerd, dus we gaan ervan uit dat het hier geschetste beeld (Figuur 6) redelijk overeen komt met de realiteit. Een aantal incident-meldingen van de KNRM komt niet voor in de SOS database, maar dit is slechts voor een klein aantal incidenten het geval. Ook hieruit blijkt dat onderstaande getallen een redelijk volledig beeld schetsen.

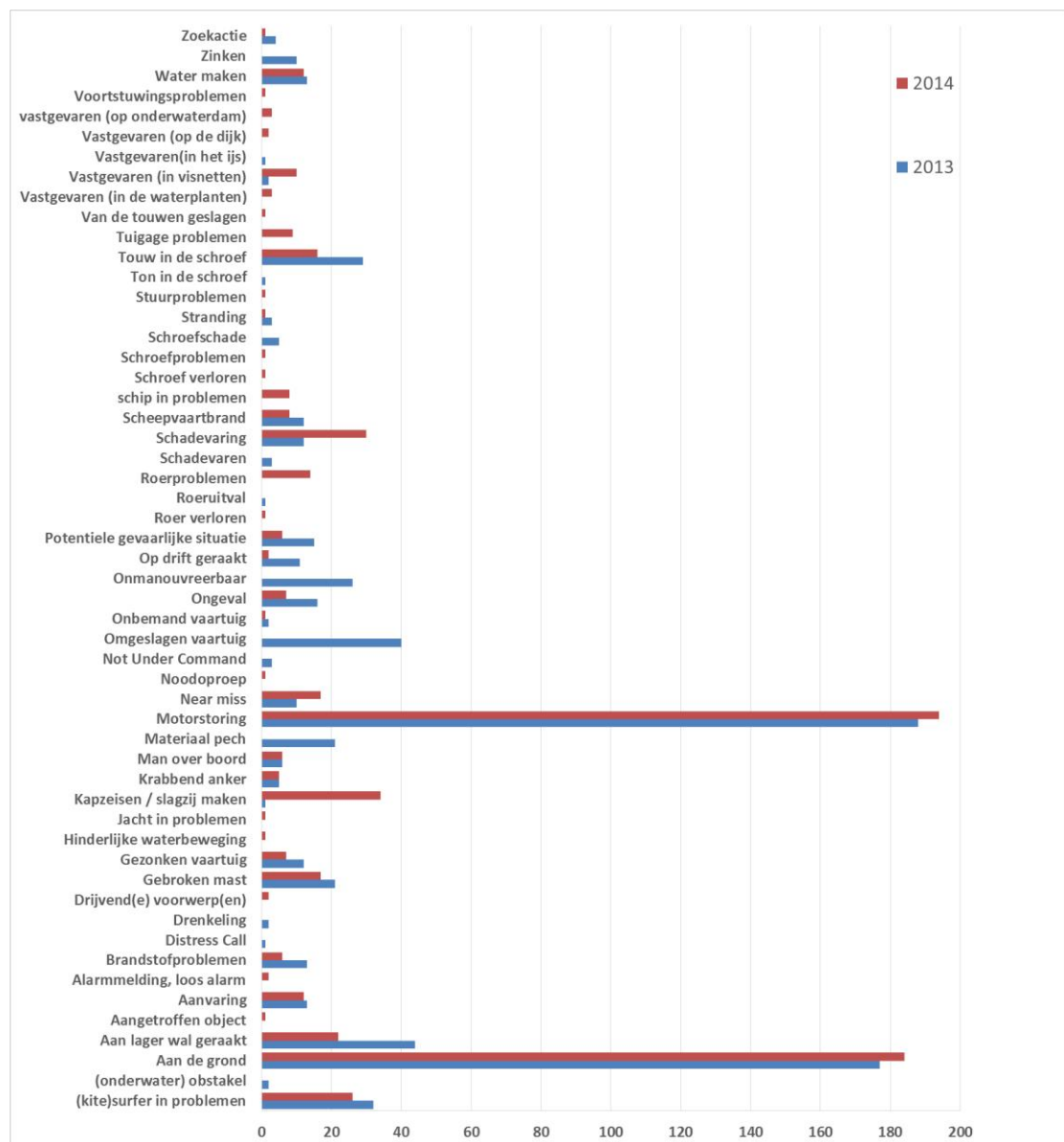


**Figuur 6. Overzicht van het aantal significante ongevallen in het IJsselmeergebied. Data is verkregen uit de SOS database.**

<sup>3</sup> <http://www.rws.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2015/10/lage-waterstanden-op-grote-rivieren.aspx>

Het aantal significante ongevallen laat geen duidelijke trend zien (Figuur 6). Van 2008 t/m 2012 heeft er een stijging plaatsgevonden, maar deze werd gevolgd door een afname t/m 2014. In de eerste 9 maanden van 2015 zijn er 16 significante ongevallen geregistreerd (data niet getoond). Gemiddeld zijn er 29 significante ongevallen per jaar. Wat opvalt is het hoge aandeel eenzijdige ongevallen in vergelijking met twee- of meezijdige ongevallen. Behalve in 2008 (29%), is het merendeel van de ongevallen éénzijdig (> 79%; ook voor 2015 is dit het geval).

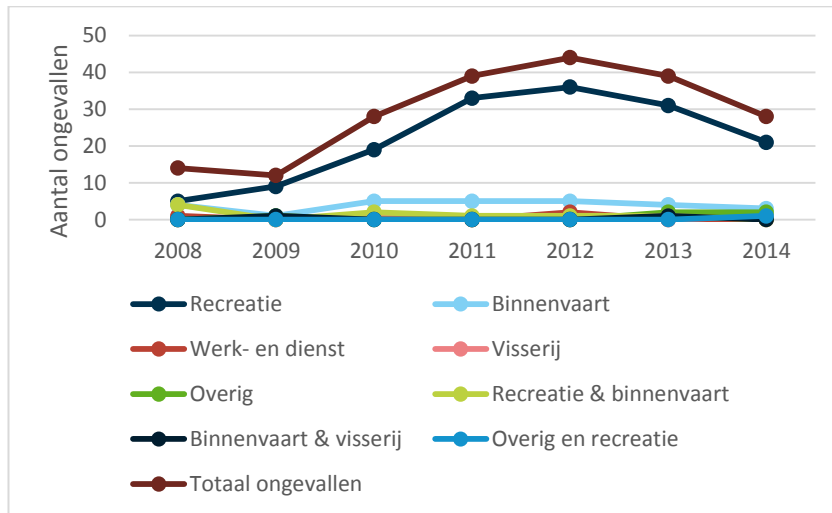
Aanvullend op deze data blijkt ook dat het totale aantal nautische incidenten (data verkregen via RWS Midden Nederland; Figuur 7) sinds 2013 vrij constant is, namelijk 757 in 2013 en 677 (2014). In de eerste 9 maanden van 2015 zijn er 680 nautische incidenten geregistreerd (data niet getoond). Wat vooral opvalt in deze data, is dat in elk jaar het totale percentage incidenten door motorproblemen en grondingen rond de 50% ligt. Hiermee zijn deze twee categorieën veruit het meest vertegenwoordigd.



**Figuur 7. Totaal aantal nautische incidenten in 2013 en 2014 (horizontaal), onderverdeeld naar type incident (verticaal).** Sommige registraties zijn mogelijk gelijkwaardige incidenten, zoals 'omgelagen vaartuig' en 'kapzeisen/slagzij maken'. Vooraf vastgestelde categorisering zou dit fenomeen kunnen voorkomen.

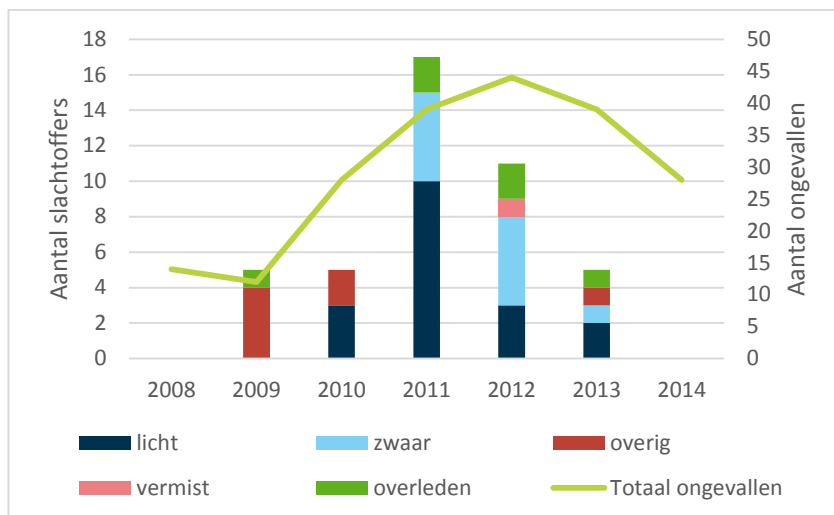


Als we de significante ongevallen uit Figuur 6 verder specificeren naar vaarweggebruiker, zien we het beeld van Figuur 8 ontstaan. Vooral recreatievaart is betrokken bij ongevallen in het IJsselmeergebied in de periode 2008-2014; gemiddeld 71% over afgelopen 7 jaar. Tezamen met de binnenvaart zorgt de recreatievaart voor bijna alle significante ongevallen in het IJsselmeergebied (gemiddeld 94%). Als enige vaarweggebruiker laat recreatievaart een flinke stijging (gevolgd door daling) zien in het aantal ongevallen in de tijd. Betrokkenheid bij significante ongevallen van overige vaarweggebruikers is constant in de tijd.



**Figuur 8. Het merendeel van de significante ongevallen is terug te vinden in de recreatievaart.**

In 7 jaar tijd (2008-2014) zijn er, als gevolg van significante ongevallen in het IJsselmeergebied, 6 mensen overleden, raakten 11 mensen zwaargewond en 16 lichtgewond (Figuur 9). Het aantal slachtoffers loopt redelijk gelijk met aantal ongevallen; het jaar 2011 springt er bovenuit door het plaatsvinden van een groot ongeluk met 8 gewonden (op een totaal van 17 in dat jaar). In 2014 waren er geen slachtoffers te betreuen. In 2015 zijn tot eind november 2 dodelijke slachtoffers gevallen in het IJsselmeergebied. Op vrijdag 27 november is een huurjacht gezonken op het IJsselmeer, mogelijk na aanvaring met een binnenvaartschip. Op het moment van schrijven (half december) is er één lichaam geborgen.



**Figuur 9. Het aantal slachtoffers als gevolg van significante ongevallen in het IJsselmeergebied.**

De verdeling van significante ongevallen over verschillende vaarweggebruikers zoals hierboven beschreven (Figuur 8), komt goed overeen met data uit een eerder onderzoek van Varen Doe Je Samen (VDJS)<sup>4</sup>. Hoewel de data over heel Nederland een iets ander beeld laat zien, wordt ook hier geconcludeerd dat recreatievaart bij meer ongevallen betrokken is dan de beroepsvaart. Echter, wel wordt er aangegeven dat bij *beide* groepen winst op het gebied van veiligheid valt te behalen. De inzet van VDJS (periode 2015-2020) is daarom vooral gericht op voorlichting over veiligheidsbewustzijn, preventie en reisvoorbereiding bij zowel de recreatie- als beroepsvaart. In overeenstemming met deze resultaten laat ook de Risico Analyse Binnenvaart 2012-2013 zien dat de hoogste risico's liggen bij recreatievaart. De oorzaken van ongevallen zijn vooral onverantwoord vaargedrag, onvoldoende veiligheidsbewustzijn en slecht onderhoud/reparatie.

De Monitor Nautische Veiligheid 2013 laat zien dat in de top-3 van aandachtsgebieden, er 2 op het IJsselmeer liggen. Menselijk falen (onoplettendheid en bedieningsfouten) is de belangrijkste factor van ongevallen. Door zowel binnenvaartschippers als passagiersvaartschippers wordt het IJsselmeer als risicogebied aangeduid. Dit komt vooral door de combinatie van hoge golven en de recreatievaart die in deze situaties voor gevaar zorgt. Verder geven passagiersvaartschippers aan dat het vaargedrag van zowel recreanten als collega beroepsschippers verbeterd kan worden.

*Samengevat laat bovenstaande zien dat er geen duidelijke trend is in de tijd in het aantal significante ongevallen in het IJsselmeergebied, welke voor het merendeel veroorzaakt wordt door de recreatievaart. Andere genoemde onderzoeken geven echter aan dat ook bij de binnenvaart veel winst valt te behalen op het gebied van nautische veiligheid. Oorzaken van ongevallen zijn vooral onverantwoord vaargedrag, onvoldoende veiligheidsbewustzijn en een gebrek aan goed onderhoud en reparatie. Deze onderwerpen zijn dan ook de speerpunten van VDJS in de komende periode.*

<sup>4</sup> <http://www.varendoejesamen.nl/nieuws/persbericht>

# 4 Regionale Risico Profielen

In een eerder onderzoek (IFV en TNO, 2012)<sup>5</sup> werd er geconcludeerd dat, qua repressie, de binnenvaart en beleid van VR's niet op elkaar waren afgestemd. De VR's waren niet op de hoogte van trends in de binnenvaart en/of refereerden in hun Regionale Risico Profiel (RRP) hier niet naar. Bovendien was er geen vaste classificatie van ongevallen op het water. Inmiddels hebben sommige VR's hun RRP's vernieuwd. In de bestudeerde RRP's is er wél aandacht voor veiligheidsrisico's op binnenwateren in het algemeen, maar niet voor het IJsselmeergebied in het bijzonder.

De data weergegeven in Figuur 10 is een samenvatting van de incidenten op of onder water (nummers verwijzen naar VR's), waarbij het IJsselmeergebied slechts door 2 van de 10 bij SAMIJ aangesloten VR's specifiek wordt genoemd (Flevoland en Noord-Holland Noord). Het merendeel van de behandelde scenario's betreft Prio-3 scenario's (geen top-prioriteit). Wanneer we kijken naar de scenario's dan vinden we o.a. incidenten met waterrecreatie, pleziervaart, beroepsvaart, aanvaringen en incidenten met gevaarlijke stoffen. Hoewel deze scenario's van toepassing kunnen zijn op het IJsselmeergebied, wordt dit amper door de VR's als zodanig aangeduid.

Catastrofaal						Prio 1
Zeer ernstig						Prio 2
Ernstig		6		9		Prio 3
Aanzienlijk		4, 11	2, 7, 13, 14, 25	10		Prio 4
Beperkt						
	Zeer onwaarschijnlijk	Onwaarschijnlijk	Mogelijk	Waarschijnlijk	Zeer waarschijnlijk	

**Figuur 10. Een overzicht van VR's die incidenten op of onder water behandelen, inclusief incidenten met brandbare of giftige stoffen.** 2: Fryslân, 4: IJsselland, 6: Noord- en Oost-Gelderland, 7: Gelderland-Midden, 9: Utrecht, 10: Noord-Holland Noord, 11: Zaanstreek-Waterland, 13: Amsterdam-Amstelland, 14: Gooi en Vechtstreek, 25: Flevoland.

<sup>5</sup> Calamiteitenbestrijding op de binnenvaart (2012)

# 5 Stakeholders

## IJsselmeergebied

### 5.1 Functies

Ten behoeve van deze studie hebben wij een lijst opgesteld van stakeholders m.b.t. risicobeheersing in het IJsselmeergebied (Tabel 1). De lijst is samengesteld na overleg met materiedeskundigen op het gebied van binnenwateren en binnenvaart. Zoals eerder aangegeven is risicobeheersing gericht op het verkleinen van de kans op ongevallen en incidenten. Op basis van hun belangrijkste functies hebben we de stakeholders geclusterd, te weten beleidsmakers, de beroepsgroepen, waterbeheerders, incidentbestrijders en handhavers

**Tabel 1. Stakeholders in het IJsselmeergebied.**

	organisatie	Primaire functie
<b>Beleidsmakers</b>	Ministerie van Infrastructuur en Milieu*	Zorg dragen voor leefbaarheid en bereikbaarheid, met een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving.
	Bevoegd gezag (evenementenveiligheid: VR Flevoland en SAIL)	Zorgdragen dat een evenement op een veilige en verantwoorde manier kan plaatsvinden.
<b>Beroepsgroepen</b>	Binnenvaart (Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN)/ Platform Zero Incidents (PZI))	Branche organisatie binnenvaart / zorgdragen voor het inventariseren en verwerken van incidenten en het delen van informatie, om te komen tot een vermindering van dodelijke ongevallen en grote incidenten.
	Passagiersvaart Bruine Vloot (Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ))	Brancheorganisatie voor de kleinschalige en zeilende passagiersvaart.
	Passagiersvaart Witte Vloot (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB))	Brancheorganisatie voor ondernemingen in de binnenvaart, waaronder passagiersvaart
	Recreatievaart (Waterrecreatie Nederland)	Het verbeteren van waterrecreatie in Nederland, o.a. door het vergroten van veiligheid op het water
<b>Waterbeheerders</b>	Rijkswaterstaat (RWS)	Zorgdragen voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, voor een veilig, schoon en gebruikersgericht landelijk

		watersysteem en voor bescherming van ons land tegen stromingen
	Jachthavens (Blauwe Vlag)	Zorgen dat havens voldoen aan de kwaliteitseisen en criteria die horen bij het voeren van de Blauwe Vlag
<b>Incidentbestrijders</b>	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)	Hulpverlener op zee en de ruime binnenwateren.
	Reddingsbrigade	Preventieve strandwacht- en bewakingsdiensten langs verschillende wateren en paraat voor Search and Rescue-taken (SAR)
	Kustwacht	SAR
	Veiligheidsregio's (10 aangrenzend aan IJsselmeergebied)	Verantwoordelijk voor het redden van mens en dier op gemeentelijk ingedeeld water
<b>Handhavers</b>	Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)	Bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport.
	Tactisch Overleg (politie, havenbedrijven A'dam/R'dam, IL&T, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW), zeehavenpolitie, douane, marechaussee, Openbaar Ministerie (OM), Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), RWS)	Risico analyse van de binnenvaart t.b.v. nautische handhaving.
	Binnenvaart Toezicht Regio (BTR), inclusief RWS	Het geven van verkeersinformatie en aanwijzingen, het opstellen van vergunningsvoorwaarden o.a. voor werkzaamheden, evenementen op het water en bijzondere transporten. Het handhaven van scheepvaartwetgeving en Waterstaatswetgeving.

\* Alleen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is uiteindelijk geen contact geweest (maar wel met de waterbeheerder RWS).

## 5.2 Trends en ontwikkeling

Naast het analyseren van data over trends en ontwikkelingen in het IJsselmeergebied, is ook aan de stakeholders in het IJsselmeergebied gevraagd naar hun gedachten over trends en ontwikkelingen. Zij zijn immers de experts m.b.t. praktijkervaring en beleving. Een overzicht van genoemde trends en ontwikkelingen is hieronder weergegeven, waarbij (-) een negatieve impact op nautische veiligheid en (+) een positieve impact op nautische veiligheid

betekent. Deze impacts op de veiligheid hebben we op basis van onze eigen kennis op het gebied van transportveiligheid zelf benoemd (en is dus niet zo door de stakeholders gespecificeerd).

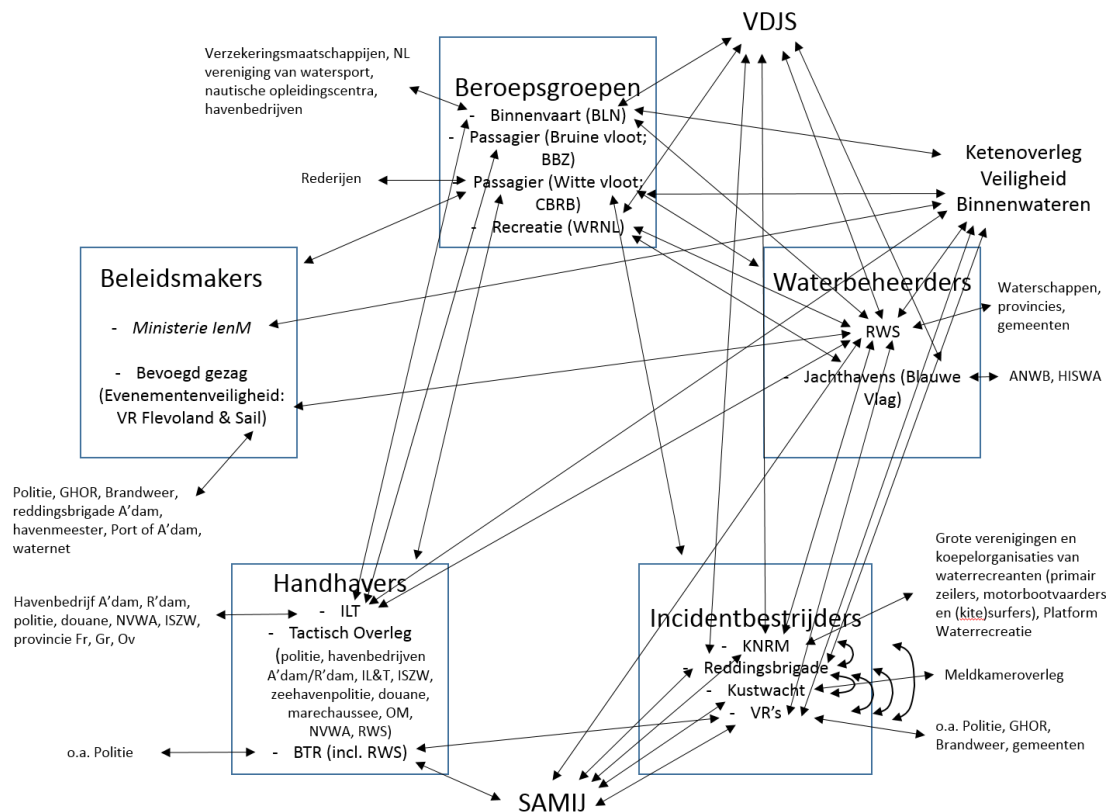
- > Afname nautische gebruiksruimte (-)
- > LNG terminal Eemshaven (-)
- > Grotere schepen (zowel beroeps als recreatie) (-)
- > Toename vaarbewegingen (o.b.v. interviews, *maar cijfers tonen afname*) (-)
- > Meer recreatief gebruik (o.b.v. interviews, *maar cijfers tonen afname*) (-)
- > Veiligheidsbewustzijn en verantwoordelijkheid laag (-)
- > Terugtrekkende overheid (-)
- > Invoering vergoeding registratie marifoon IJsselmeergebied à 31euro (+/-)
- > Vergrijzing van de recreatie (-)
- > Verandering van gebruik: (kite)surfers, waterscooters (-)
- > Aanwezigheid witte vloot (-)
- > Verschuiving van eigenaarschap naar opstappers (-)
- > Verhuurmarkt blijft toenemen (-).

De input van stakeholders leverde een aantal toevoegingen op de eerder getoonde data in paragrafen 3.1 t/m 3.5 op. Enkele voorbeelden zijn de verplichte vergoeding voor registratie van de marifoon en de optredende verschuiving van eigenaarschap naar opstappers. Ook werden enkele tegenstrijdigheden met de data gevonden, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3, namelijk het idee van stakeholders dat er een toename in het aantal vaarbewegingen en een toename in recreatief gebruik gaande is. Een verklaring voor het noemen van een toename van vaarbewegingen kan zijn dat de stakeholders vooral het beeld van de binnenvaart in de afgelopen jaren bij de Houtribsluizen (op de drukbevaren route Amsterdam-Lemmer) voor ogen hebben. Deze is de afgelopen jaren inderdaad toegenomen, maar lijkt voor 2015 onder het langjarig gemiddelde uit te komen. Tezamen met een afname in geregistreerde recreatieve vaarbewegingen, daalt het aantal geregistreerde vaarbewegingen in het IJsselmeergebied. Een verklaring voor het noemen van een toename in recreatief gebruik kan zijn dat dit vooral ligt in een toename van vaarweggebruikers als (kite)surfers en waterscooters. Deze gebruikersgroepen zijn niet meegenomen in onze analyse van vaarbewegingen, omdat ze niet door sluisen gaan. Aanvullende informatie is nodig om de exacte oorzaak van de tegenstrijdigheden te achterhalen.

*Samengevat: uit de input van de stakeholders valt op te maken dat er verschillende trends en ontwikkelingen plaatsvinden in het IJsselmeergebied, welke de nautische veiligheid negatief kunnen beïnvloeden. Dit geeft aanleiding om de risicobeheersing gestructureerd in te richten. Uit gesprekken met stakeholders blijkt dat de wil om dit voor elkaar te krijgen er is.*

### 5.3 Informatiestromen en contacten stakeholders IJsselmeergebied

We hebben de stakeholders die waren geïdentificeerd in deze studie gevraagd met welke andere instanties zij contact hebben en met welke andere instanties informatie wordt uitgewisseld. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 11.



**Figuur 11. Informatiestromen tussen stakeholders in het IJsselmeergebied.**

Zoals duidelijk is, zijn er vele contacten over en weer. Vooral de overkoepelende regelingen SAMIJ, Varen Doe Je Samen (VDJS) en het recent opgerichte Ketenoverleg Veiligheid Binnenwateren zijn knooppunten in het web van interacties. Wat verder opvalt is dat er uit de vragenlijst geen informatiestroom tussen beleidsmakers en incidentbestrijders naar voren kwam. Dit betekent of dat de informatiestroom er niet is of dat de informatiestroom niet genoemd is (bijvoorbeeld vergeten omdat een andere functionaris binnen de eigen organisatie een dergelijke contact heeft). Naast de vele contacten die er nu al bestaan, bleek tijdens de expertsessie ook dat niet alle instanties van elkaars bestaan op de hoogte waren.

*Samengevat: er is contact tussen stakeholders, maar dit vindt vooral plaats in bilaterale overleggen en ad hoc. Gezien het feit dat niet alle stakeholders bij elkaar bekend waren en zijn, is er op dit gebied nog winst te behalen met het oog op risicobeheersing.*

## 5.4 Beleidsprioriteiten

Gezien de trends en ontwikkelingen in het IJsselmeergebied, waren wij benieuwd naar de beleidsprioriteiten van de stakeholders. Met name waren wij geïnteresseerd in de mate van overlap tussen de verschillende partijen. Aan de stakeholders is gevraagd om hun beleidsprioriteiten kenbaar te maken d.m.v. het invullen van een vragenlijst (Bijlage 1: Vragenlijst 'Risicobeheersing IJsselmeergebied'). De genoemde prioriteiten zijn vervolgens getoetst met de stakeholders tijdens de expertsessie en zijn weergegeven in Tabel 2.

**Tabel 2. De beleidsprioriteiten m.b.t. risicobeheersing die zijn genoemd door stakeholders.**

	Stakeholder	Beleidsprioriteiten
<b>Beleidsmakers</b>	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	
	Bevoegd gezag (Evenementenveiligheid)	Minimaliseren van risico's waarbij het 'normale leven' zoveel mogelijk doorgang kan vinden (Sail)
<b>Beroepsgroepen</b>	Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN)/ Platform Zero Incident (PZI)	Kennis van incidenten (d.m.v. analyse)
		Bewustzijn over incidenten (d.m.v. analyse)
	Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ)	Meer bezig zijn met veiligheid en kennis delen met hulpverlenende instanties
	Centraal Bureau Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Optimum vinden tussen veiligheid en economische/praktische haalbaarheid. Geld gaat alleen naar maatregelen die echt helpen.
	Waterrecreatie Nederland	Veiligheidsbewustzijn van recreanten en beroepsvaart verhogen.
<b>Water/nautisch beheerders</b>	Rijkswaterstaat (RWS)	Vlotte en veilige (beroeps)scheepvaart
	Jachthavens	
<b>Incidentbestrijders</b>	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM)	Uitdragen preventie boodschap
		Zelfstandig invulling geven aan niet-spoedeisende hulpverlening
	Reddingsbrigade	Inventariseren en in kaart brengen van de risico's om meer gericht risicobeheersmaatregelen in te kunnen zetten.
		(eenduidig) registreren van waterongevallen
	Kustwacht	
	Veiligheidsregio's	Incidenten waterrecreatie/ beroepsvaart (Fryslân)
<b>Handhavers</b>	Inspectie Leefomgeving	Meer human factor in de gaten houden



en Transport (ILT)	
	Meer samenwerken met andere toezichthouders en kennis delen
	Gericht toezicht op bunkerboten en binnenvaarttankers
Tactisch Overleg	Vaargedrag/plaats op vaarweg/alcohol recreatievaart
	Vaar- en rusttijden en bemanningssterkte binnenvaart
	Scheepsafvalstoffen
Binnenvaart Toezicht Regio (BTR (incl. RWS))	

Zoals verwacht, niet alle partijen waren immers bij elkaar bekend, gaven verschillende stakeholders verschillende beleidsprioriteiten aan, welke niet vooraf met elkaar gedeeld waren en dus ook niet op elkaar afgestemd. Er werd echter ook overlap van prioriteiten gevonden, zoals het verhogen van het veiligheidsbewustzijn van vaarweggebruikers (BLN/PZI en waterrecreatie) en het verhogen van kennis over incidenten (BLN/PZI en VR's). In het volgende hoofdstuk zullen we de prioriteiten meer analyseren door ze te koppelen aan de trends en ontwikkelingen die door de stakeholders genoemd waren.

# 6 Analyse beleidsprioriteiten in relatie tot de trends

Om te bepalen of de genoemde 18 beleidsprioriteiten van de stakeholders in het IJsselmeergebied aansluiten op de geconstateerde trends en ontwikkelingen hebben wij deze gegroepeerd tot een drietal clusters:

- Meer netwerken, samenwerken en kennis delen
- Zorgen voor vlotte en veilige scheepvaart,
- Meer aandacht voor menselijke factor

Tevens kunnen we aan de hand van deze clustering nagaan of de beleidsprioriteiten op elkaar aansluiten en of er hiaten bestaan in relatie tot de geconstateerde trends en ontwikkelingen. Deze clustering is opgesteld naar aanleiding van de toetsing van prioriteiten tijdens de expertsessie en is gebaseerd op achterliggende principes van de afzonderlijke beleidsprioriteiten. De resultaten van deze clustering zijn weergegeven in Tabel 3.

**Tabel 3. De koppeling van trends en ontwikkelingen met beleidsprioriteiten.** Voor afkortingen zie bijlage 2.

Geclusterde Beleidsprioriteiten	Stakeholders	Trends en ontwikkelingen
Meer netwerken, samenwerken en kennis delen	BBZ, ILT	Geen specifieke trend/ontwikkeling
Zorgen voor vlotte en veilige scheepvaart, o.a. door kennis van incidenten en risico's vergroten d.m.v. analyse en gericht te handhaven (zoals vaargedrag, alcohol, rusttijden)	BLN, reddingsbrigade, VR, RWS, KNRM, CBRB, bevoegd gezag, ILT, tactisch overleg	Afname nautische gebruiksruimte (-) LNG terminal Eemshaven (-) Grotere schepen (zowel beroeps als recreatie) (-) Aanwezigheid witte vloot (-) Toename vaarbewegingen ( <i>maar zie cijfers</i> ) (-) Meer recreatief gebruik ( <i>maar zie cijfers</i> ) (-) Terugtrekkende overheid (-) Verandering van gebruik: (kite)surfers, waterscooters (-)

Meer aandacht voor menselijke factor (o.a. veiligheidsbewustzijn verhogen)	ILT, recreatie, BLN	Veiligheidsbewustzijn en verantwoordelijkheid laag (-)
		Invoering vergoeding registratie marifoon IJsselmeergebied à 31euro (+/-)
		Vergrijzing van de recreatie (-)
		Verschuiving van eigenaarschap naar opstappers (-)
		Toename van verhuurmarkt (-)

Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat de stakeholders ambities hebben om de veiligheid in het IJsselmeergebied te verhogen. Er is aandacht in de prioriteitsstelling van stakeholders voor punten die uit de trends en ontwikkelingen naar voren kwamen, dus (potentiële) problemen vanwege trends en ontwikkelingen zouden kunnen worden voorkomen of aangepakt. Een voorbeeld hiervan is de prioriteit om het veiligheidsbewustzijn van vaarweggebruikers te verhogen, welke aangrijpt op de trend van het lage veiligheidsbewustzijn en verantwoordelijkheid bij vaarweggebruikers.

De clustering die wij hier hebben gemaakt is deels arbitrair. Zo zijn de trends 'verschuiving van *eigenaarschap* naar *opstappers*' en 'toename van verhuurmarkt' ook te plaatsen onder de beleidsprioriteit 'zorgen voor een vlotte en veilige scheepvaart'. De clustering, zoals wij die nu hebben gemaakt, geeft in ieder geval weer dat de trends en ontwikkelingen niet onopgemerkt voorbij zijn gegaan.

De geclusterde beleidsprioriteit 'meer netwerken, samenwerken en kennis delen' kan niet één op één gekoppeld worden aan een trend of ontwikkeling, maar is op de achtergrond belangrijk in het creëren van een robuuste risicobeheersing in het IJsselmeergebied waar zoveel partijen een rol vervullen.

Om meer handen en voeten te geven aan de risicobeheersing, is het raadzaam om de beleidsprioriteiten scherper te definiëren, zodat eenduidig vaststaat wat er gaat of dient te gebeuren met het oog op trends en ontwikkelingen. Ook bleek uit de expertsessie dat de beleidsprioriteiten van stakeholders niet altijd op elkaar waren afgestemd. Dit is niet vreemd gezien het feit dat niet alle stakeholders van elkaars bestaan op de hoogte waren. Afstemming kan tegelijkertijd kan het niveau van risicobeheersing verhogen.

*Samengevat: de genoemde beleidsprioriteiten sluiten aan op de geconstateerde trends en ontwikkelingen. Verdere afstemming van de beleidsprioriteiten tussen verschillende stakeholders zal de risicobeheersing en de efficiëntie ervan ten goede komen.*

# 7 Conclusies

Deze verkennende studie is uitgevoerd om te bepalen wat de status is van risicobeheersing in het IJsselmeergebied. Door middel van het analyseren van data (ongelukken, scheepvaartbewegingen), het uitzetten van een vragenlijst onder stakeholders en een expertmeeting met stakeholders, is een beeld ontstaan die samengevat is in vier conclusies:

- > Er is een groot aantal stakeholders reeds bezig met risicobeheersing ten behoeve van nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. Deze partijen zijn echter niet allemaal bekend bij elkaar en hier kan dus nog vooruitgang geboekt worden.
- > Er zit weinig tot geen regie op deze risicobeheersingsactiviteiten. Er is wel informatie-uitwisseling, maar dit vindt vooral plaats in bilaterale overleggen en *ad hoc*. Het project VDJS is een uitzondering hierop en heeft als doel om de verkeersveiligheid voor recreatie- en beroepsvaart, op de Nederlandse kust- en binnenwateren, verder te verbeteren door het geven van voorlichting.
- > De beleidsprioriteiten van de stakeholders zijn niet met elkaar gedeeld, en dus ook niet vooraf op elkaar afgestemd. Wel zijn de prioriteiten gericht op de genoemde trends en ontwikkelingen.
- > Trends en ontwikkelingen geven aanleiding om gestructureerd de risicobeheersing in het IJsselmeergebied in te richten. Uit gesprekken met de stakeholders is gebleken dat de wil aanwezig is om dit voor elkaar te krijgen.

# 8 Aanbevelingen

Om de staat van risicobeheersing in het IJsselmeergebied naar een hoger niveau te tillen, en dus te zorgen voor een grotere nautische veiligheid, doen wij de volgende aanbevelingen.

- > Wijs een partij aan die risicobeheersing in IJsselmeergebied gestructureerd gaat oppakken en hier regie op voert met de bijbehorende middelen. Deze partij zou een coördinerende Veiligheidsregio kunnen zijn (gelijkend aan de coördinerende rol van Veiligheidsregio Flevoland voor de incidentbestrijding in het IJsselmeergebied).
- > Stel één Risicoprofiel op voor nautische veiligheid in het IJsselmeergebied. Op deze manier kunnen risico's, die nu niet verschijnen in RRP's, toch voldoende aandacht krijgen. Ook dit zou een taak kunnen zijn voor de coördinerende Veiligheidsregio.
- > De stakeholders in het IJsselmeergebied zouden de eigen beleidsprioriteiten beter moeten afstemmen op elkaar en deze ook met elkaar delen. Dit proces zou geleid kunnen worden door een bestuurder.
- > De coördinerende Veiligheidsregio zou aan moeten sluiten bij het landelijk Ketenoverleg Veiligheid Binnenwateren. Op deze manier zouden landelijke trends en ontwikkelingen inzichtelijk kunnen worden en via het hierboven genoemde Risicoprofiel IJsselmeergebied in prioritering op het gebied van risicobeheersing en incidentbestrijding kunnen uitmonden.

# Bijlage 1: Vragenlijst 'Risicobeheersing IJsselmeergebied'

Op 12 november 2015 organiseren SAMIJ (Samenwerkingsregeling ongevallenbestrijding IJsselmeergebied) en de Vereniging Zuiderzeegemeenten een bestuurlijk congres over de veiligheid in het IJsselmeergebied. Tijdens dit congres zal er gesproken worden over ontwikkelingen binnen het IJsselmeergebied en de invloed van deze ontwikkelingen op de toekomstige veiligheid. Ten behoeve van dit congres voert het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV), in opdracht van SAMIJ, een onderzoek uit naar de huidige staat van risicobeheersing (van de verschillende instanties die te maken hebben met veiligheidsrisico's) in het IJsselmeergebied. Risicobeheersing behelst het voorkómen van ongevallen, in dit geval pro-actie en preventie. Op het congres zullen deze resultaten worden gepresenteerd, zodat de bestuurders en directies van veiligheidsregio's dit kunnen gebruiken in toekomstige overwegingen en beleidsprioritering.

Onderstaand volgen nu 15 vragen die betrekking hebben op uw instantie en risicobeheersing in het IJsselmeergebied. Graag ontvangen wij deze vragenlijst ingevuld terug op uiterlijk dinsdag 22 september 2015. Vanaf dinsdag 22 september zal er telefonisch contact worden opgenomen om eventuele vragen van uw kant te beantwoorden of om bepaalde antwoorden verder uit te diepen.

U kunt de ingevulde vragenlijst retourneren naar [regis.flohr@ifv.nl](mailto:regis.flohr@ifv.nl). Voor vragen kunt u bellen met Régis Flohr (06-57 54 61 90). Mocht u meer achtergrond willen hebben over dit project, dan verwijst ik u hiervoor naar de opdrachtgever, in persoon de heer Han van Dijk (SAMIJ).

Alvast hartelijk bedankt voor uw medewerking!

1. Wat is uw naam, voor welke instantie werkt u en wat is uw functie?
2. Wat is de rol van uw instantie met betrekking tot risicobeheersing (dus het voorkómen van ongevallen; pro-actie en preventie) in het IJsselmeergebied?
3. Op welke wijze vervult uw instantie deze rol?
4. Welke informatie heeft uw instantie nodig ten behoeve van het zo goed mogelijk uitvoeren van deze rol?
5. Over welke informatie, met betrekking tot het uitvoeren van bovengenoemde rol, beschikt uw instantie op dit moment?
6. Welke informatie, met het oog op risicobeheersing, stelt uw organisatie beschikbaar aan derden?

7. Met welke organisaties is uw instantie in gesprek omtrent huidige veiligheidsrisico's in het IJsselmeergebied en risicobeheersing? En op welke organisatie stemt uw instantie prioriteiten en activiteiten af?
8. Wat is bij uw instantie bekend over maatregelen/beleid met betrekking tot veiligheidsrisico's van andere instanties met wie u beroepsmatig te maken heeft? Denk aan beroepsvaart, recreatievaart, waterbeheerders, hulpverleningsorganisaties en Veiligheidsregio's.
9. Over welke informatie beschikt uw instantie in relatie tot huidige veiligheidsrisico's in het IJsselmeergebied? (Graag ontvangen wij deze informatie ten behoeve van ons verkennende onderzoek.)
10. Over welke informatie beschikt uw instantie in relatie tot toekomstige veiligheidsrisico's in het IJsselmeergebied? (Graag ontvangen wij deze informatie ten behoeve van ons verkennende onderzoek.)
11. Waar liggen de (beleids)prioriteiten van uw instantie met betrekking tot risicobeheersing in het IJsselmeergebied?
12. Welke trends en ontwikkelingen acht u relevant met betrekking tot de veiligheidsrisico's en de beheersing ervan in het IJsselmeergebied? Te denken valt aan bijvoorbeeld toename vaarbewegingen, grotere schepen en communicatie in buitenlandse talen.
13. Welke personen binnen uw organisatie heeft u eventueel geraadpleegd voor het beantwoorden van bovenstaande vragen en wat was de functie hen?
14. Mochten er van onze kant vragen zijn over de gegeven antwoorden, met wie zouden wij dan contact kunnen opnemen en wanneer?
15. Wilt u op de hoogte worden gebracht van de uitkomsten van dit onderzoek? Zo ja, naar wie zouden wij dit kunnen opsturen?

Naam:

Adres:

Postcode en plaats:

Emailadres:

Telefoonnummer:

# Bijlage 2: Lijst van afkortingen

BBZ:	Vereniging voor Beroepschartervaart
BLN:	Binnenvaart Logistiek Nederland
BTR:	Binnenvaart Toezicht Regio
CBRB:	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
CBS:	Centraal Bureau voor de Statistiek
CMR-stof:	Carcinogene, Mutagene, of Reprotoxische stof
GF:	Gas Flammable (brandbare gassen)
GR:	Groepsrisico
Min. IenM:	Ministerie Infrastructuur en Milieu
IFV:	Instituut Fysieke Veiligheid
ILT:	Inspectie Leefomgeving en Transport
ISZW:	Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
KNRM:	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
LF:	Liquid Flammable (brandbare vloeistoffen)
LNG:	Liquified Natural Gas (vloeibaar natuurlijk gas)
LT:	Liquid Toxic (toxische vloeistoffen)
MIRT:	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NVWA:	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OM:	Openbaar Ministerie
PR:	Plaatsgebonden Risico
PZI:	Platform Zero Incidents
RRP:	Regionaal Risico Profiel
RWS:	Rijkswaterstaat
SAMIJ:	Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied
SRWS:	Samenhangend Risicowatersysteem
TNO:	Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
VDJS:	Varen Doe Je Samen
VR:	Veiligheidsregio