



Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
*Tav Minister Cora van Nieuwenhuizen*  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

Cc: Ministerie van Economische Zaken en klimaat  
*Tav Minister Eric Wiebes*

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
*Tav Voorzitter Tjibbe Joustra*

*betreft: reactie op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan de BBZ naar aanleiding van het onderzoek naar de mastbeuk in Harlingen*

Enkhuizen, 14 mei 2018

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag informeren wij u over de inspanningen van de BBZ om invulling en opvolging te geven aan de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Voorafgaand aan de opsomming van activiteiten en initiatieven is het misschien goed in algemene zin iets te zeggen over het ongeval en de impact die het heeft gehad op onze sector.

Direct na het ongeval heeft de BBZ ledenbijeenkomsten georganiseerd. Belangrijkste reden was om ruimte te bieden aan emoties, variërende van schok tot boosheid, maar ook om vervolgens samen te bedenken hoe we hier verder mee moesten gaan als vereniging en sector.

Met betrekking tot dat laatste kwam naar voren dat we actief kennis met elkaar moesten gaan delen, om te beginnen over houten masten. De kennis is er wel, zo werd vastgesteld, maar we weten niet of iedereen die kennis tot zich heeft genomen.

Een ledengroep werd opgericht om initiatieven te ontwikkelen die konden bijdragen aan een verhoogde veiligheid en veiligheidscultuur en een structuur werd vastgelegd om het onderwerp blijvend op de agenda van de vereniging te houden.

Een andere gevolg was dat in de eerste winter na het ongeval veel ondernemers er voor kozen om hun houten mast te vernieuwen of te vervangen door een stalen mast. Er werden vele extra inspecties uitgevoerd en extra preventieve maatregelen getroffen.

Kuipersdijk 15  
1601 CL Enkhuizen

tel +31 (0)228 321190  
info@debbz.nl  
www.debbz.nl

iban NL98 TRIO 0254646166  
KVK 40624831



Een jaar na het ongeval verscheen het OVV rapport. Wij herkenden in het rapport de analyse van de schippers. De BBZ onderschreef dus de aanbevelingen aan de vereniging. Door het rapport zijn we met nog meer energie aan de slag gegaan om de lessen van een afschuwelijk ongeval dat aan drie van onze passagiers het leven kostte en een kleine sector sindsdien stevig in haar greep heeft, toe te passen. Bij die inspanning weten wij ons gesteund door leden, overheden, ondernemers in de toeleverende industrie en betrokken individuen die hun tijd, energie en kennis beschikbaar stellen om gezamenlijk vooruit te komen. En zo, met elkaar discussiërende over de veiligheid, het onderhoud en de techniek van onze schepen, ontstaat langzaam maar zeker het gevoel dat wij op een positieve manier wending kunnen geven aan een proces waar wij ons aanvankelijk ook slachtoffer van voelden. Het is leerzaam en inspirerend.

Terug naar het onderzoeksrapport en de aanbevelingen aan de BBZ.

Concreet luiden de aanbevelingen als volgt:

1. Richt een sector-breed platform op waar kennis over veiligheid met elkaar gedeeld wordt.
2. Leg de kennis vast in branchenormen op een praktische manier zodat bemanningen op zeilschepen er goed mee uit de voeten kunnen.
3. Bevorder het gebruik van de normen; verspreid de kennis.
4. Ontwikkel een meer-jaren onderhoudstool dat eigenaren en bemanningen kan helpen bij het beter plannen van onderhoud.

Hieronder beschrijf ik kort wat onze vorderingen zijn op elk afzonderlijk punt.

### **1. Platform Veiligheid Chartervaart**

Op 28 januari van dit jaar was de oprichtingsbijeenkomst van het Platform Veiligheid Chartervaart. De BBZ bekleedt het voorzitterschap en voert het secretariaat.

Doel van het platform is om invulling te geven aan de aanbevelingen van de OVV in brede zin.

Deelnemers aan het platform zijn boekingskantoren (organisaties die reizen verkopen in opdracht van scheepseigenaren), de drie in de sector actieve keurende instanties (Register Holland, Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart en Bureau Scheepvaart Certificering), de Enkhuizer Zeevaartschool en de BBZ. Deze organisaties, de kerngroep van het platform, worden aangevuld met verzekeraars EOC en Kuiper, het FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland) en afhankelijk van het te behandelen onderwerp, externe experts. Inspectie Leefomgeving en Transport heeft de bijeenkomsten ook bijgewoond en is uitgenodigd dat ook de toekomst te blijven doen.

Het Platform Veiligheid Chartervaart komt tweemaal per jaar bijeen.

### **2. Branchenormen**

Zoals voorgesteld door de Onderzoeksraad zal het platform branchenormen opstellen voor de veiligheidskritieke componenten aan boord van schepen. Een eerste inventaris van de besproken onderwerpen is gemaakt en is bijgesloten bij deze brief (bijlage I).

Naast de veiligheidskritieke componenten kijkt het platform ook naar veiligheidsprocedures aan boord en opleidingen. De opgesomde onderwerpen zullen dus tot een branchenorm leiden, cursussen of aanpassingen van bestaande opleidingen. Per te behandelen onderwerp zal een werkgroep worden samengesteld bestaande uit leden van het platform aangevuld met externe experts.



De eerste Branchenorm is inmiddels klaar en is bijgesloten bij deze brief (bijlage II en in boekvorm). De *Branchenorm voor Inspectie en onderhoud van Rondhouten* is bedoeld voor het gebruik door bemanningen aan boord en legt het volgende vast:

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| 1. Kritieke punten      | Welke plekken zijn kwetsbaar?                              |
| 2. Inspectie frequentie | Hoe vaak en wanneer moet er gecontroleerd worden?          |
| 3. Inspectie methode    | Hoe te controleren en met welke hulpmiddelen?              |
| 4. Beoordeling          | Waar moet op gelet worden, wanneer is er een expert nodig? |
| 5. Verslaglegging       | Wat en hoe moet er vastgelegd worden?                      |
| 6. Onderhoud            | Hoe moeten rondhouten beschermd worden?                    |
| 7. Checklist            | Voorbeeld checklist  |

De inspectiefrequentie (2) en de onderhoudsaanbevelingen (6) zullen opgenomen worden in het (nog te ontwikkelen) meer-jaren onderhoudstool (zie punt 4.).

De ervaring die we opgedaan hebben bij het opstellen van deze norm zullen wij gebruiken bij het opstellen van de volgende branchenormen.

### **3. Bevorder het gebruik van de normen; verspreid de kennis**

#### *Workshops*

Tijdens de eerste bijeenkomsten die de BBZ vlak na het ongeval met de Amicitia organiseerde, bleek de behoefte om specifieke kennis van bepaalde scheepsonderdelen en operationele praktijk op structurelere wijze met elkaar te delen. De volgende workshops zijn een direct gevolg van die behoefte. Ze zijn inmiddels meerdere keren door de BBZ georganiseerd:

#### Masten en rondhouten

Over controles, herkenning van zwakke plekken, preventief onderhoud en het belang van rapportage, gegeven door mastenmaker 'Ventis' uit Enkhuizen.

#### Zeil- en mast-trim

Over krachten in de tuigage, de juiste trim en het ontlasten van de tuigage, gegeven door oud zeilmaker en docent 'zeilen' aan de Enkhuizer Zeevaartschool.

#### Staan en lopend want

Over materiaalkennis, controles en onderhoud, gegeven door tuiger De Groot uit Stavoren.

#### Aansprakelijkheid Ondernemer en bemanning

Over de verantwoordelijkheden ten opzichte van de passagiers die rusten op de schouders van de bemanning, gegeven door jurist gespecialiseerd in de scheepvaart.

#### Risico Inventarisatie en Evaluatie op Zeilschepen

Over het praktische gebruik van de R&IE en casuïstiek, gegeven door maritiem opleider en ondersteuningsbureau Rood Boven Groen.

De veiligheidsworkshops zijn tot nu toe door ruim 100 schippers en bemanningsleden bezocht en daarnaast door keurmeesters, inspecteurs en andere professionals. Het aantal veiligheid gerelateerde workshops en lezingen zal verder uitgebreid worden en blijvend

op de agenda van de vereniging staan. Tijdens de workshops zijn opnames gemaakt die eerst nog op de BBZ website en later op het nog in te richten Kenniscentrum zullen worden gepubliceerd.

#### *Kenniscentrum*

Branchenormen, ideeën voor branchenormen en *best practises*, opleidingen, trainingen en publicaties (zoals branchenormen) over veiligheid en veiligheidscultuur, zullen gedeeld en toegankelijk gemaakt worden op een nog op te richten kenniscentrum. Doel is om de kennis die in de sector aanwezig is bijeen te brengen vindbaar en toegankelijk te maken voor een ieder die in de sector actief is of wil worden. De kennis, soms dus vastgelegd in branchenormen, is ook inzichtelijk voor keurende instanties en handhavers en kunnen op die manier helpen bij het verder verspreiden er van.

Belangrijk onderdeel van het online kenniscentrum is de online uitwisseling van kennis tussen gebruikers en experts onderling. Voor verschillende veiligheidsaspecten zullen discussiefora worden opgericht.

Een omschrijving van het Kenniscentrum vindt u in bijlage III. Voor ondersteuning bij de opzet van het Kenniscentrum is een verzoek tot subsidie bij uw ministerie ingediend.

#### *Opleidingen*

Samen met de Enkhuizer Zeevaartschool (EZS) en andere nautische opleidingsinstituten wordt gekeken naar de opleiding van bemanningen aan boord van zeilschepen. De EZS heeft een bootsmansopleiding ontwikkeld waar kennis van de veiligheidskritieke onderdelen centraal staan. De ontwikkeling van een nieuw curriculum zal helpen bij het verder vastleggen en normeren van kennis.

Samen met de EZS en uw ministerie zal gekeken worden naar de toekomstige invulling van de Europese Richtlijn 2017/2397 over de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart. De invulling zal met name betrekking hebben op de functie van deksman aan boord van zeilschepen, een functie waarvoor nu geen bijzondere competenties worden vereist.

Het Platform Veiligheid Chartervaart zal zich verder buigen over verschillende voorstellen voor 'on board' trainingen van bemanningen.

#### *Publicaties*

In de Spiegel der Zeilvaart, een vakblad voor de traditionele zeilvaart dat ook schippers bereikt die niet zijn aangesloten bij de BBZ, publiceren wij maandelijks een artikel waar veiligheid het centrale thema is.

#### *Missiewerk*

Naast de bovengenoemde middelen, bezoekt de BBZ ook de schepen zelf. De eerste branchenorm wordt uitgedeeld aan boord. Daarvoor proberen we alle ruim 300 schepen te bezoeken. Ook de keurende instanties hebben toegezegd het gebruik van de branchenorm onder de aandacht te brengen en aan te bevelen.

#### **4. Meer-jaren onderhoudstool**

Een eerste begin is gemaakt met de ontwikkeling van een meer-jaren onderhoudstool. Het Platform Veiligheid Chartervaart kijkt met name naar systemen die ook gebruikelijk zijn op zee zoals het International Safety Management Systeem en onderdelen daarvan. Een wezenlijk verschil met de zeevaart is de kleinschaligheid van de ondernemingen en de bemanning in de binnenvaart. Gekeken wordt of bestaande systemen zo aangepast kunnen worden dat zij beter aansluiten bij de *hands-on* benadering van de zeer praktische ingestelde bemanningen aan boord van kleine binnenvaartschepen.



De data waarmee het uiteindelijk gekozen onderhoudssysteem zal worden gevuld zal komen van de branchenormen die ook juist met die toepassing in gedachte geschreven zullen worden. De inzet is om voor de start van het zeilseizoen in 2019 het onderhoudstool beschikbaar te hebben.

We denken dat we met de hierboven genoemde inspanningen en voornemens op de goede weg zitten. We staan open voor suggesties en ideeën. Wij stellen de uitwisseling met de andere partijen die met OVV aanbevelingen aan de slag zijn zeer op prijs. Zowel met uw beleidsafdeling als de ILT is frequent overleg. De keurende instanties zitten zoals hier boven toegelicht, in het Platform en zijn ook nauw betrokken.

Met vriendelijke groet,

Sicko Heldoorn,  
Voorzitter BBZ

bijlages:

- |             |  |
|-------------|--|
| bijlage I   | Eerste Inventarisatie mogelijke Branchenormen          |
| bijlage II  | Omschrijving Digitaal Kenniscentrum                    |
| bijlage III | Branchenorm voor inspectie en onderhoud van Rondhouten |