



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/292848

Bijlage(n)

1

Datum 19 november 2021
Betreft OvV-rapport Kapseizen en zinken viskotters

Geachte voorzitter,

Op 26 mei jl. heeft mijn ambtsvoorganger u het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) gestuurd met als titel 'Kapseizen en zinken viskotters - Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis'. De twee viskotters zijn vergaan op respectievelijk 28 november 2019 bij Texel en 9 december 2020 bij Schiermonnikoog. Helaas zijn bij één ongeval twee bemanningsleden om het leven gekomen.

Drie van de zes aanbevelingen in het rapport waren aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat gericht. Bijgevoegd vindt u, mede namens de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de reactie die ik zojuist aan de OvV heb gezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
T.a.v. De heer ir. J.R.V.A. Dijsselbloem, voorzitter
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

's - Gravenhage
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/292850

Datum 19 november 2021
Betreft OvV-rapport Zinken en kapseizen viskotters

Geachte heer Dijsselbloem,

Op 26 mei 2021 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) zijn rapport 'Kapseizen en zinken viskotters - Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis' gepubliceerd. Aanleiding voor dit rapport waren twee ongevallen met viskotters op respectievelijk 28 november 2019 bij Texel en 9 december 2020 bij Schiermonnikoog. Bij het eerste ongeval kwamen helaas twee bemanningsleden om het leven.

Graag wil ik u danken voor het rapport. Het is belangrijk dat zulke ongevallen goed worden onderzocht, zodat er lering uit kan worden getrokken en er maatregelen genomen kunnen worden. In het rapport doet u zes aanbevelingen, waarvan er drie aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn gericht. Ik neem die aanbevelingen ter harte. In deze brief wordt u geïnformeerd op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de aanbevelingen. Aangezien in Aanbevelingen 2 en 3 wordt opgeroepen tot samenwerking met de sector is er overleg geweest met vertegenwoordigers van de Stichting Sectorraad Visserij, de Nederlandse Vissersbond, de Redersvereniging voor de Zeevisserij, Visned en de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven.

Reactie op Aanbeveling 1

Erken dat asymmetrische beladingstoestanden op boomkorkotters geregeld voorkomen en dat de stabiliteit beduidend ongunstiger kan zijn dan in symmetrische beladingstoestanden. Bereken en beoordeel daarom de stabiliteit in asymmetrische beladingstoestanden ten behoeve van het certificeringstraject, zoals voorgeschreven in de wet.

In het rapport staat dat beide kotters een kenterend moment ondervonden dat de schepen deed kapseizen. Beide boomkorkotters verkeerden in wat de OvV een 'asymmetrische beladingstoestand' noemt¹: "Een asymmetrische beladingstoestand treedt bijvoorbeeld op als aan de ene zijde van het schip wel een vistuig in de giek hangt, maar aan de andere zijde niet. Het schip drijft dan niet meer rechtop in het water, maar krijgt permanente slagzij. Slechts een

¹ Onderzoeksrapport 'Kapseizen en zinken viskotters - Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis', bladzijde 8.

beperkte verdere toename van de slagzij – bijvoorbeeld door wind, golven en gewichtsverplaatsingen aan boord – kan dan al leiden tot snel kapseizen en zinken van het schip.”

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/292850

Situaties waarin de stabiliteit van een boomkorkotter sterk vermindert door een asymmetrische belasting (zoals een plotselinge grote gewichtsverplaatsing naar één zijde) kunnen worden beschouwd als een noodsituatie. Een noodsituatie kan uiteenlopende oorzaken hebben (zoals verlies van het vistuig na vastlopen op een wrak, of een mankement aan de giek) en kan steeds een andere verschijningsvorm hebben. Het is onmogelijk op voorhand met alle mogelijke noodsituaties rekening te houden bij het beoordelen van de stabiliteit. Uitgangspunt voor het optreden tijdens noodsituaties is goed zeemanschap. Basiskennis van stabiliteit speelt een cruciale rol in de wijze waarop de bemanning met dergelijke noodsituaties omgaat. De OvV heeft op 8 april jl. een tussentijdse waarschuwing² uitgebracht aan de sector om hem te waarschuwen voor het risico op instabiliteit als gevolg van lading die aan boord onevenwichtig (asymmetrisch) is verdeeld. De sector is in actie gekomen via communicatie richting de achterban. Daarnaast werkt de sector aan een training die ervoor moet zorgen dat er meer aandacht is voor het risico op instabiliteit als gevolg van een asymmetrische belasting. Vanaf medio 2022 zal tijdens de certificering van de schepen aandacht worden besteed aan de kennis van de bemanning op dat gebied. Daarbij zal worden gekeken of de bemanning weet welke handelingen verricht moeten worden bij het optreden in een asymmetrische toestand (zie verder de reactie onder aanbeveling 2).

Beide boomkorkotters zijn kleiner dan 24 meter. In de van toepassing zijnde regelgeving voor die categorie viskotters, die de beladingstoestanden opsomt waarvoor de stabiliteit beoordeeld moet worden voor certificering³, wordt de term 'asymmetrische beladingstoestand' niet genoemd. De wet voorziet in een veiligheidsmarge door een aantal minimaal vereiste stabiliteitswaarden met 20%⁴ te verhogen voor een boomkorkotter vanwege de bijzondere vismethode. De vismethode (boomkor) kan een ongunstige invloed op de stabiliteit hebben, bijvoorbeeld als het vistuig aan één kant blijft haken aan een object op de zeebodem. De viskotter zal extra stabiel moeten zijn en daarom zijn de "standaard" stabiliteitswaarden voor een boomkorkotter met 20% verhoogd. Gezien de ernst van de ongevallen zal ik laten onderzoeken of die veiligheidsmarge van 20% voldoet, of dat hij verhoogd moet worden (zie verder Aanbeveling 3).

Reactie op Aanbeveling 2

Zorg dat volledig uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om beladingstoestanden met een ongunstige invloed op de stabiliteit op te nemen in het stabiliteitsboek en deze te voorzien van gerichte instructies. Doe dit door in het stabiliteitsboek ook asymmetrische beladingstoestanden op te nemen. Betrek de visserijsector bij het opstellen van die gerichte instructies.

De beladingstoestanden worden in het stabiliteitsboek getoetst aan de van toepassing zijnde wetgeving. Voor het beoordelen van de stabiliteit voor certificering van boomkorkotters heeft de wet een veiligheidsmarge van 20%

² Kamerstuk 29 675, nr. 199.

³ Vissersvaartuigenbesluit en Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12/1989, artikel 1 lid 7.

⁴ Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12/1989, artikel 3 lid 6 en 7.

opgenomen. Dit heeft te maken met de bijzondere vismethode waar een boomkorkotter gebruik van maakt. Dit punt is hierboven uitgewerkt.

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Zoals gezegd, is het voor het omgaan met noodsituaties vooral van belang dat de bemanning beschikt over een goede basiskennis van situaties die een ongunstige invloed hebben op de stabiliteit. De sector werkt momenteel onder meer aan een wijziging van het curriculum voor de opleiding Basisveiligheidsstraining voor Vissers. Daarmee komt er meer aandacht voor het risico op instabiliteit als gevolg van een asymmetrische belasting.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/292850

Kort na het verschijnen van het OvV-rapport is de Sectorraad Visserij een werkgroep gestart waaraan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deelneemt. Hier wordt onder andere gesproken over instructies aan de bemanning over beladingstoestanden met een ongunstige invloed op de stabiliteit. Het is van belang dat de kennis hierover actueel en 'levend' blijft. Certificering van boomkorkotters vindt eens in de vijf jaar plaats. Mijn inzet is dat bij het hercertificeren aandacht zal worden besteed aan de vraag of de bemanning in voldoende mate op de hoogte is van de maatregelen die genomen moeten worden bij het optreden van een asymmetrische toestand. Zo wordt bezien of de benodigde kennis aanwezig is. Deze werkwijze zal in samenwerking met de sector verder worden opgezet. Zoals aangegeven zal vanaf medio 2022 bij de certificering van de schepen aandacht worden besteed aan de kennis van de bemanning op dit gebied.

Reactie op Aanbeveling 3

Onderzoek hoe groot het veiligheidsrisico van kapseizen en zinken van viskotters door gevaarlijke asymmetrische beladingstoestanden binnen de gehele Nederlandse kottervloot is. Onderzoek dit voor alle viskotters, ongeacht de lengte. Neem maatregelen om dit veiligheidsrisico tegen te gaan.

Ik ben voornemens het aanbevolen onderzoek uit te gaan voeren. Ter voorbereiding hierop is meerdere keren overleg geweest met de sector. Het doel van het onderzoek is om voor de hele boomkorkottervloot het veiligheidsrisico van kapseizen en zinken te kwantificeren. Hierdoor kan worden bepaald of de huidige marge van 20% op de stabiliteit voldoende is, of dat aanvullende beheersmaatregelen noodzakelijk zijn. In het onderzoek zal worden geanalyseerd in welke mate regelmatig voorkomende asymmetrische belastingen de stabiliteit reduceren. Vervolgens zal worden onderzocht welke externe omstandigheden (zoals hoge golven, sterke wind of incidenten) een boomkorkotter kunnen doen omslaan. Door een inschatting te maken van de frequentie van dergelijke externe omstandigheden wordt duidelijk hoe vaak en op welke momenten boomkorkotters worden blootgesteld aan een verhoogd veiligheidsrisico dat niet wordt ondervangen door de huidige marge van 20% op de stabiliteit. Samen met de sector wordt een representatieve steekproef opgezet om het veiligheidsrisico in kaart te brengen. Die steekproef zal niet beperkt zijn tot boomkorkotters kleiner dan 24 meter. Het onderzoek zal van start gaan nadat met de sector overeenstemming is bereikt over de opzet ervan, naar verwachting begin 2022. De doorlooptijd van het onderzoek wordt geschat op een jaar.

Ik vertrouw erop dat ik u met deze reactie voldoende op de hoogte heb gebracht van mijn voornemens en reeds in gang gezette acties om invulling te geven aan de aanbevelingen in het rapport.

Bestuurskern
Dir. Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/292850

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser