

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
T.a.v. ir. J.R.V.A. Dijsselbloem en mr. C.A.J.F. Verheij  
Postbus 95404  
2509 CK DEN HAAG

*Onderwerp*  
*Reactie op de aanbeveling in het rapport 'Kapseizen en zinken viskotters, lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis'*

Contactpersoon

Telefoonnummer

Telefaxnummer

n.v.t.

Elektronische post

Uw schrijven van

n.v.t.

Uw kenmerk

n.v.t.

Ons kenmerk

2021-001-005-CB

Bij beantwoording  
vermelden a.u.b.

Datum

23 november 2021

Geachte heer Dijsselbloem en mevrouw Verheij,

Met deze brief reageren wij op de aanbevelingen zoals gedaan in het rapport 'Kapseizen en zinken viskotters, lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis'. In uw rapport doet u ons de volgende aanbevelingen:

*Zorg dat bemanningen van boomkorkotters met een lengte van minder dan 24 meter structureel geïnformeerd zijn over het risico van gevaarlijke instabiliteit bij asymmetrische beladingstoestanden.*

*Steun de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met het opstellen van gerichte instructies die in geval van beladingstoestanden met een ongunstige invloed op de stabiliteit moeten worden opgenomen in het stabiliteitsboek.*

U schrijft verder:

Uit het onderzoek blijkt dat boomkorkotters met een lengte van minder dan 24 meter in een asymmetrische beladingstoestand buitengewoon instabiel kunnen zijn. Een asymmetrische beladingstoestand is bijvoorbeeld wanneer aan de ene zijde van het schip wel een vistuig in

Adres

Louis Braillelaan 80  
2719 EK ZOETERMEER

Telecommunicatie

Telefoon: [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]

de giek hangt en aan de andere zijde niet. Het schip drijft dan niet meer rechtop in het water, maar krijgt permanente slagzij. De stabiliteit van dit soort boomkorkotters verslechtert drastisch en snel wanneer een asymmetrische beladingstoestand optreedt. Slechts een beperkte verdere toename van de slagzij kan al leiden tot snel kapseizen en zinken van het schip.

Vooropgesteld zij dat uit de regelgeving blijkt dat de stabiliteitseisen van boomkotters vanwege de bijzondere vismethode 20% zwaarder zijn dan voor vissersvaartuigen zonder boomkor.

Naar aanleiding van het rapport hebben wij de schippers van boomkorkotters met een lengte van minder 24 meter, via hun belangenorganisaties in kennis gesteld van de veiligheidsrisico's die u onder de aandacht brengt en hen dringend geadviseerd de stabiliteitskarakteristieken van hun schepen te kennen en de juiste maatregelen te nemen om ondermijning van de stabiliteit zoveel als mogelijk is te voorkomen.

Voorts hebben wij het initiatief genomen een werkgroep asymmetrische beladingstoestanden in het leven te roepen. Naast bestuursleden van onze stichting en actieve vissers nemen ook vertegenwoordigers van andere organisaties, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven hieraan deel.

In bijeenkomsten van de werkgroep wordt gesproken over de problematiek rond asymmetrische beladingstoestanden en oplossingsrichtingen om het risico op ongelukken zoveel als mogelijk te voorkomen. In één van de bijeenkomsten is bij een bezoek aan een scheepswerf die actief is in de zeevisserij meer duiding gegeven aan stabiliteit en mogelijke oplossingsrichtingen om risico's bij asymmetrische beladingstoestanden te voorkomen of te verminderen.

Op ons initiatief en onder leiding van ProSea, die voor ons ook het beheer heeft van de website Vistikhetmaar, het kennisplatform voor de zeevisserij, zullen docenten van visserijscholen en sectorgenoten bijeenkomen om het huidige lesmateriaal met betrekking tot stabiliteit waar nodig te herzien met expliciete aandacht voor asymmetrische beladingstoestanden. De uitkomsten zullen mede van belang en bepalend zijn voor de ontwikkeling van instructies aan de actieve vissers op de vloot. Over de uitkomsten hiervan

is in dit stadium nog niets te delen.

Via de vertegenwoordiging van de zeevisserij binnen de overlegstructuur van de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) is gepleit tot het opnemen van expliciete aandacht voor asymmetrische beladingstoestanden in de relevante kwalificatiedossiers. Binnen het SBB is consensus dat bij de volgende herziening van de kwalificatiedossiers dit onderwerp wordt opgenomen. In de tussenliggende periode zal het onderwerp opgenomen worden in het verantwoordingsdocument dat richting geeft aan de inhoud van de opleidingen.

Als vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de zeevisserij zien wij de noodzaak om in aanvulling op het initiële mbo-onderwijs aandacht te besteden aan asymmetrische beladingstoestanden. Reden hiervoor is dat de verantwoordelijkheid voor de stabiliteit in het algemeen en omgaan met asymmetrische beladingstoestanden in het bijzonder pas later in de carrière van een visser onderdeel wordt van de functie. Aandacht voor asymmetrische beladingstoestanden zou daarom regelmatig onder de aandacht van vissers moeten worden gebracht. Wij kunnen ons dan ook voorstellen dat voor het behalen van een vaarbevoegdheid als schipper eerst een kopopleiding gevolgd zou moeten worden. In die kopopleiding zou asymmetrische beladingstoestanden een essentieel onderdeel kunnen zijn. Wij pleiten voor het opnemen van de kopopleiding in de eisen voor de vaarbevoegdheid als schipper bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ten aanzien van uw tweede aanbeveling kunnen wij volmondig steun uitspreken aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij het opstellen van gerichte instructies die in geval van beladingstoestanden met ongunstige invloed op de stabiliteit moeten worden opgenomen in het stabiliteitsboek. Wij stellen ons voor de instructie op te stellen op het moment dat beter zicht is verkregen op welke kennis in het initiële onderwijs op het punt van asymmetrische beladingstoestanden ondergebracht dient te worden en welke onderdelen herhaling nog hebben. Uitkomsten uit het eerder aangehaalde overleg met docenten van de visserijscholen en sectorgenoten zullen in onze ogen medebepalend zijn voor de inhoud van de instructie.

In algemene zin willen wij opmerken dat veiligheid niet alleen een kwestie is van investeren in preventie en kennis bij aankomende en actieve vissers. Toezicht en handhaving vormen een onderdeel in het borgen van veiligheid aan boord. Momenteel zien wij dat de daartoe aangewezen instantie onvoldoende in staat is deze taak in te vullen. Dat leidt ertoe dat de

*Adres*

Louis Braillelaan 80  
2719 EK ZOETERMEER

*Telecommunicatie*

Telefoon: [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]

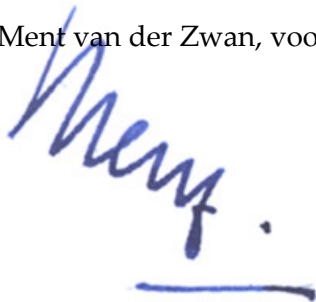
verleiding om minder te investeren in veiligheid, zeker in deze periode waarin de sector zich in zwaar weer bevindt, groter wordt. Toezicht en handhaving dragen bij aan een level gelijk speelveld in de sector, ook op het gebied van veiligheid. Daar waar toezicht en handhaving onvoldoende ingevuld kan worden, bestaat de kans dat investeren in veiligheid het verliest van de wens of noodzaak om kosten te besparen. Dat geldt niet alleen voor initiële inspecties en controles, maar ook voor opvolging bij geconstateerde tekortkomingen.

Om het belang van veiligheid op zee voor ons te benadrukken willen wij nog wijzen op de lancering van de veiligheidscampagne 'Weet waar je staat' waarin de Stichting Sectorraad Visserij, in samenwerking met de KVNR, Vereniging van Waterbouwers en de KNRM rond de thema's dragen van een reddingsvest en een veilige werkplek aan boord de veiligheid aan boord van zeeschepen, waaronder vissersvaartuigen, verder te verbeteren. De campagne gaat 25 november van start met de lancering van een website. Verderop in de campagne zullen voor de individuele sectoren webinars worden georganiseerd. Wij kunnen ons voorstellen en zouden het op prijs stellen wanneer de Onderzoeksraad voor Veiligheid op hoog niveau zou deelnemen aan de webinar voor de zeevisserij om kracht bij te zetten aan deze veiligheidscampagne.

Hartelijke groet,

STICHTING SECTORRAAD VISSERIJ

Ment van der Zwan, voorzitter



Adres

Louis Braillelaan 80  
2719 EK ZOETERMEER

Telecommunicatie

Telefoon: [REDACTED]  
E-mail: [REDACTED]