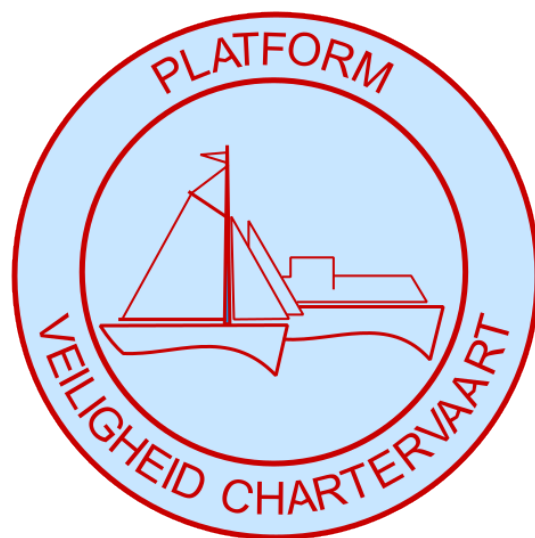
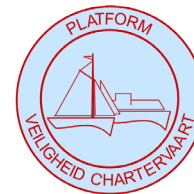




Jaarverslag 2025





Voorwoord

Voor u ligt het eerste jaarverslag van het Platform Veiligheid Chartervaart (PVC). Het platform is in februari 2018 opgericht op initiatief van de BBZ. Onder meer schippers, keuringsinstanties, verzekeraars, boekingskantoren en de Enkhuizer Zeevaartschool werken er samen aan één doel: de veiligheid van de zeilende chartervaart op de Nederlandse binnenwateren versterken.

De aanleiding voor de oprichting van het PVC was een aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Na enkele ernstige ongevallen met dodelijke afloop concludeerde de Raad dat kennis en ervaring binnen de sector beter gedeeld moest worden. En kennis moest genormeerd worden. Het PVC geeft daar invulling aan door partijen bij elkaar te brengen en samen te werken aan praktische normen en kennisontwikkeling.

Die aanpak heeft overigens een langere geschiedenis. Al eind jaren zeventig nam de BBZ, ook na ongevallen, het initiatief om samen met de Scheepvaartinspectie passende regelgeving voor de zeilende binnenvaart te ontwikkelen. Het Platform Veiligheid Chartervaart bouwt voort op die traditie van samenwerking binnen de sector.

Een eerste tastbaar resultaat van het PVC was de uitgave van de Branchenorm voor Inspectie en Onderhoud van Rondhouten. Kort daarna kwam de coronapandemie, waardoor het werk (en de vloot) tijdelijk stilviel. Inmiddels zijn de activiteiten weer goed op gang gekomen.

Dit jaarverslag laat zien waar het PVC in 2025 aan heeft gewerkt en welke stappen nog volgen. Het maakt zichtbaar hoe binnen de sector continu wordt gewerkt aan het verbeteren van veiligheid.

Hopelijk draagt dit verslag eraan bij dat die inzet ook buiten de sector beter zichtbaar wordt — voor iedereen die betrokken is bij de chartervaart of haar een warm hart toedraagt.

Tjeerd de Groot,
Voorzitter BBZ.

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
I. Inleiding	5
II. Activiteiten	5
1. De dagelijkse veiligheid aan boord	6
Trainingen en workshops	
Oefeningen	
2. Ontwikkeling van instrumenten	7
Tuigboek	
RI&E-bijeenkomsten	
Standaarden en protocollen	
3. Bevorderen veiligheidsbewustzijn	8
Inspecties en controles	
Project Veiligheid Voorop	
Rol van verschillende partijen in het PVC	
Publicaties	
Veiligheidskompas	
III. Incidenten en meldingen	11
Near-miss rapportage	
Bespreking van ongevallen en near-accidents	
Vertrouwenspersoon en Code of Conduct	
IV. Samenvatting	13
V. Aandachtspunten voor de toekomst	14



I. Inleiding

In het PVC wordt door praktisch alle belanghebbenden bij een veilige vaart met elkaar overlegd over hoe de materiële veiligheid 'en het veiligheidsbewustzijn zo goed mogelijk bevorderd kunnen worden.

De belanghebbenden zijn:

- De BBZ, tevens initiatiefnemer van het platform;
- Een achttal schippers van charterschepen;
- De Enkhuizer Zeevaartschool (EZS);
- Klassebureau Register Holland Class (RHC);
- De keuringsinstanties Bureau Scheepvaart Certificering (BSC), Register Holland (RH) en het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB);
- De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T);
- Een vertegenwoordiging van havenmeesters van veel bezochte charterhavens;
- Scheepswerf SRF;
- De verzekeraar EOC;
- De Boekingskantoren Hollandsail en Naupar;
- De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB).

Het platform wordt sinds februari 2025 voorgezeten door Gert Loomeijer; als oud-kapitein van een zeilend zeeschip en voormalig interim directeur-hoofdinspecteur van de Scheepvaartinspectie al decennia lang betrokken bij de verschillende aspecten van het werken aan een veilige vloot.

Alle bovengenoemde betrokkenen komen periodiek bij elkaar om voorvallen, activiteiten en plannen op het terrein van de veiligheidsbevordering met elkaar te bespreken. Het PVC tracht uit voorkomende (bijna-)ongevallen lessen voor de hele branche te destilleren, en stelt zichzelf de opdracht om actief te werken aan het veiligheidsbewustzijn op de vloot. Dat is een opdracht die nooit 'af' is en dus een lange adem vergt. Van alle betrokkenen vraagt dat om de eigen mogelijke rol te onderzoeken en om te zetten in concrete acties. Dit jaarverslag – en vooral de jaarverslagen van komende jaren – draagt bij aan de transparantie en openheid die wordt nagestreefd om alle partijen blijvend bij het proces betrokken te houden.

II. Activiteiten

Naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) zijn aan de BBZ onder meer de aanbevelingen gedaan om nadrukkelijker in te zetten op kennisdeling binnen de sector en op verdere professionalisering van werkwijzen. De kern van deze aanbevelingen was dat veiligheid niet alleen geborgd kan worden via regels en certificering, maar vooral ook door een gedeelde professionele cultuur, waarin leren van elkaar, de normering van kennis, reflectie op incidenten en het systematisch verbeteren van werkprocessen centraal staan.

De uitwerking van deze aanbevelingen heeft geleid tot een aantal activiteiten, waarvan meerdere al voor de oprichting van het PVC zijn opgezet en uitgevoerd. Deze activiteiten hebben betrekking op een drietal aandachtvelden:

1. De bevordering van de directe veiligheid aan boord
2. De ontwikkeling van instrumenten om aan die veiligheid te werken
3. Het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn

1. Dagelijkse veiligheid aan boord

Trainingen en workshops (bemanning / walorganisatie)

De Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) is in het afgelopen decennium aanzienlijk uitgediept en verbreed, waardoor het een bruikbare tool is geworden om allerlei veiligheidsaspecten van het werken aan boord onder de loep te nemen. De BBZ heeft hier gebruik van gemaakt en zet de RI&E actief in als middel om de dagelijkse veiligheid aan boord bespreekbaar te maken, het veiligheidsbewustzijn te vergroten en op een laagdrempelige wijze intervisie te introduceren. Twee speciaal hiervoor aangetrokken medewerkers hebben zich o.a. toegelegd op het organiseren van RI&E bijeenkomsten voor groepjes van schippers in een bepaalde haven, waardoor onderlinge uitwisseling en leren van elkaar mogelijk worden. Deze bijeenkomsten, met het karakter van een workshop, zijn een groot succes gebleken: door aan een concrete opgave te werken die voor iedereen hetzelfde is, gaat er geen bedreiging uit van het onderwerp en komt discussie en uitwisseling gemakkelijker tot stand. Onder het kopje RI&E bijeenkomsten wordt hier nader op ingegaan.

Oefeningen (brand, man overboord, evacuatie, etc.)

In samenwerking met de KNRM, stations Enkhuizen en Harlingen, zijn in de loop van 2025 verschillende MOB-oefeningen georganiseerd met een zeilcharterschip. Hieraan hebben in 2025 meer dan 50 schippers en maten deelgenomen. De inzichten die deze oefeningen hebben opgeleverd zijn bijzonder waardevol gebleken:

- * Een MOB-situatie kan met eenvoudige middelen worden opgelost;
- * De communicatie en dekdiscipline zijn cruciaal en moeten vaker worden geoefend;
- * Het manoeuvreren, ook met een onbekend schip, is voor de meeste deelnemers geen probleem en het schip kan snel en effectief bij de drenkeling worden gebracht;
- * Het dragen van reddingvesten is essentieel;
- * In de (verplichte) uitrusting aan boord ontbreekt een zwemhaak.

Naar aanleiding van het laatste punt is een prototype van een zwemhaak voor dit soort schepen in ontwikkeling.

De positieve ervaringen met de MOB-oefeningen hebben het besef doen groeien dat ook op de binnenvaart brand- en evacuatierollen positief kunnen bijdragen aan de geoefendheid van de bemanning bij dit soort calamiteiten, als aan het veiligheidsbewustzijn in het algemeen.

Het vervolg van bovenstaand initiatief is het borgen van de acties bij meerdere partijen. Havens, schippers, de KNRM en mogelijk de veiligheidsregio kunnen gezamenlijk zorgen voor de continuïteit. Modern veiligheidsinzicht leert dat de waarde van deze oefeningen zitten in de

herhaling. Bovendien moet de verbeterde uitwisseling van ervaringen tussen verschillende havens en stations leiden tot kwalitatief betere oefeningen en de verspreiding van 'lessons learned'. In het afgelopen jaar zijn daartoe verkennende gesprekken gevoerd met de KNRM en de burgemeesters van Enkhuizen en Harlingen.



2. Ontwikkeling van instrumenten

Tuigboek

Het Tuigboek werd in 2025 voor het tweede jaar gebruikt. Alle zeilende passagiersschepen in de binnenvaart moeten er een aan boord hebben. Het boek bestaat uit een min of meer statisch deel, waarin alle onderdelen van de tuigage zijn beschreven, en een dynamisch deel, waarin een planning voor inspecties en onderhoud is opgenomen, evenals een logboek van de bevindingen van die inspecties en de verrichte werkzaamheden.

Ook het statische deel moet worden bijgehouden. Een vervangen onderdeel moet met datum worden opgenomen in het tuigboek. Het boek dient tevens als controlemiddel voor keuringsinstanties, die aan de hand daarvan kunnen vaststellen of de onderdelen aan de geldende eisen voldoen. Daarnaast kan het tuigboek helpen bij de voorbereiding van inspecties en bij de beoordeling en goedkeuring van vervangingen van onderdelen.

In het afgelopen jaar werd vanuit de zijde van de keuringsinstanties duidelijk dat het dynamische deel voor het eerst hier en daar daadwerkelijk werd gebruikt. Een aanvankelijke onwennigheid wordt langzaam afgeschud.

Het Tuigboek is ontwikkeld door scheepsbouwkundig ingenieur Marijke de Jong. Zij ontwierp het Tuigboek in Excel, een eenvoudig en laagdrempelig format. Dit leent zich mogelijk minder goed voor een zeer uitgebreide verslaglegging van uitgevoerd onderhoud aan de tuigage. Tegelijkertijd is dit ook precies waar de cultuurverandering zichtbaar wordt, of beter gezegd: waar de moeite zit om die verandering tot stand te brengen. Verslaglegging wordt in de vloot vaak als lastig ervaren. Het toevertrouwen van informatie aan papier wordt gezien als iets dat je later "in de staart kan bijten" of als 'kloten klaren'.

Niettemin zal dit noodzakelijk zijn. Met een zich terugtrekkende overheid wordt het belang van registratie en het aantoonbaar maken van goed eigen handelen steeds groter. Het kan uiteindelijk de enige vorm van bescherming zijn.

RI&E-bijeenkomsten

In 2025 zijn in totaal zes RI&E bijeenkomsten georganiseerd. Daaraan hebben 78 personen deelgenomen, werkzaam op in totaal 86 schepen (zetschippers en maten werken vaak op meerdere schepen). De bijeenkomsten werden begeleid door deskundige medewerkers van de BBZ.

De resultaten zijn bijzonder positief te noemen. Deelnemers waren zonder uitzondering enthousiast over de organisatie en het verloop ervan. De bemanning toonden zich bijzonder betrokken, ook als zij voeren op schepen waarvoor wettelijk geen RI&E is vereist. De bijeenkomsten waren in een ontspannen en open sfeer, waarin veel werd uitgewisseld en ook zgn. near-misses konden worden besproken.

Er werden verschillende verbeterpunten gesignaleerd. Zo waren deelnemers het er over eens dat de cultuur om near-misses te rapporteren nog verbetering behoeft, dat het belang van reddingvesten dragen en het volgen en oefenen van veiligheidsprocedures meer kan worden benadrukt, en dat een goede onderhoudsregistratie van belang is om e.e.a. op peil te houden. Ook werd gedeeld dat de aanwezigheid van een BHV'er aan boord niet kan worden gemist.



RI&E-bijeenkomst op de Enkhuizer Zeevaartschool

Standaarden en protocollen

Het PVC ontwikkelde de Branchenorm Rondhouten. De norm is inmiddels breed bekend. De KI's spelen hier een belangrijke rol in en ook de recente uitspraak van het gerechtshof Leeuwarden Arnhem bleef niet onopgemerkt. Met het vaststellen van een minimale standaard op het gebied van onderhoud en eigen inspecties van de tuigage, is de ruimte om er geheel andere opvattingen op na te houden veel kleiner geworden. De standaard kan niet langer genegeerd worden.

Het normeringsproces zit, zoals elders al uiteengezet nu voornamelijk in het RI&E proces. Voor informatieoverdracht aan bemanningen, boordprocedures, het identificeren van risico's en het opstellen van beheersmaatregelen vindt nu plaats via de door de RI&E geboden structuur. In tegenstelling tot 'gewone' RI&E processen werken in de BBZ aanpak meerdere werkgevers én werknemers in gestructureerde overleggen samen aan de ontwikkeling van templates en richtlijnen.

Ook de uitwisseling van kennis en ervaringen zelf hebben een normerende werking. Via dit traject zullen langzaam maar zeker ook andere onderwerpen passeren die mogelijk tot een zelfde industrie standaard kunnen leiden als de Rondhoutennorm.

3. Bevorderen veiligheidsbewustzijn

Inspecties en controles

Tijdens de PVC-bijeenkomst is besproken dat inspecties en controles niet alleen een toetsende, maar ook een lerende en kennisopbouwende functie hebben binnen de chartervaart. In dat kader is gepleit voor een ruimere rol van de keuringsinstanties (KI's) die daadwerkelijk aan boord komen en de praktijk van de zeilvaart van nabij kennen.

In dat licht kan niet onbesproken blijven dat de vloot grote moeite heeft gehad met de wijze waarop de tussentijdse tuigkeuring begin 2024 door IL&T over de vloot werd uitgerold. Het PVC juicht toe dat de overheid de aanbevelingen van de OVV heeft omgezet in concrete actie. Dat kan echter niet los worden gezien van de achterstanden in regelgeving en keuringsregime en de gevolgen die dat heeft gehad voor de conditie van de vloot. Het korte tijdsbestek, mede veroorzaakt door de crisis in het toezichtstelsel (NBKB-schorsing), het gebrek aan overleg voorafgaand aan de keuring en het bij het vaststellen van normen inschakelen van derden zonder de benodigde kennis en expertise uit de branche optimaal te benutten, heeft echter een forse wissel getrokken op het draagvlak dat nodig is om het veiligheidsbewustzijn op de vloot te bevorderen en om te zetten in concrete actie. Het PVC is om die reden extra blij met de participatie van IL&T en de KI's in het platform.

KI's vervullen hun rol het meest effectief wanneer zij zich kunnen blijven ontwikkelen als inhoudelijke kennisdragers van schepen, tuigage en operationele risico's. Die ontwikkeling vraagt om voldoende ruimte: ruimte om ervaring op te bouwen, om sectorbreed patronen te herkennen en om nieuwe inzichten te verwerken in de inspectiepraktijk. Een strikt afgebakende of uitsluitend formeel-toetsende rol beperkt deze ontwikkeling en daarmee ook de bijdrage van inspecties aan het veiligheidsbewustzijn aan boord.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid benadrukt in haar onderzoeken naar incidenten in de traditionele zeilvaart het belang van deskundigheid, continu leren en het structureel benutten van praktijkkennis. Effectief toezicht vraagt niet alleen om het controleren van naleving, maar ook om het kunnen duiden van technische en operationele risico's in hun context.

Vanuit dat perspectief wordt meer ruimte voor KI's gezien als een noodzakelijke voorwaarde om hun rol goed te kunnen vervullen. Door KI's nadrukkelijker te positioneren als onafhankelijke kennis- en expertinstututen, zonder vermenging van keuren en adviseren, kan het veiligheidsbewustzijn binnen de chartervaart worden versterkt en kunnen inspecties bijdragen aan leren en preventie, zonder afbreuk te doen aan hun onafhankelijke beoordelende rol.



Project Veiligheid Voorop

Het project Veiligheid Voorop van de BBZ omvat het bijhouden en upgraden van de website Veiligheidskompas, het professionaliseren van trainingen en workshops op het gebied van veiligheid, het bevorderen van het veiligheidsbewustzijn (awareness), het geven van presentaties (o.a. Traditionele Schepenbeurs) en het verbeteren van veiligheidsprocedures, onderhoudslogboeken en takenboeken.

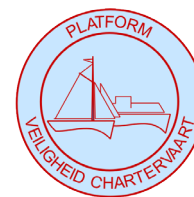
Het project is gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Rol van de verschillende partijen in het PVC.

De rol van de deelnemers aan het PVC begint bij het signaleren en delen van veiligheidsgerelateerde zaken, ieder vanuit zijn of haar unieke positie. De gesprekken kunnen aanleiding zijn voor deelnemers om bijvoorbeeld veranderingen in werkwijzen door te voeren. Zo waren onder meer de gesprekken binnen het PVC aanleiding voor de Enkhuizer Zeevaartschool om extra aandacht te besteden aan zeemansvaardigheden. Een extra verplichte module is inmiddels toegevoegd aan de opleiding.

De expertise en behoefte van boekingskantoren hebben ertoe geleid dat verder onderzocht wordt hoe de grote aandacht voor veiligheid kan worden overgebracht aan de consument.

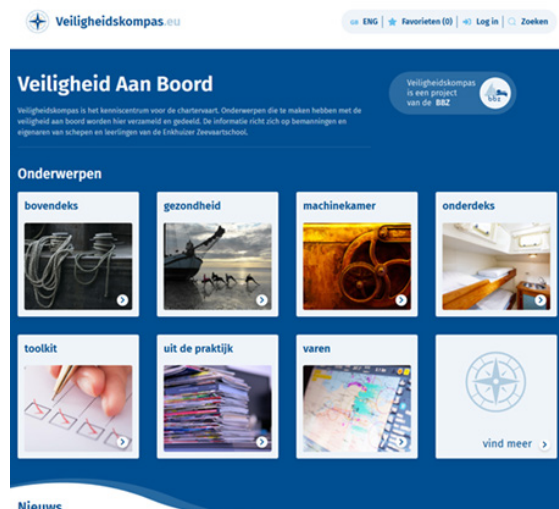
De aanbeveling van de OVV was om met alle betrokken kennispartners in de sector te komen tot normering van werkwijzen die past bij een moderne bedrijfsvoering aan boord. De branchenorm Rondhouten was een inspanning van Keurende Instanties, (BBZ-)schippers, verzekeraars en externe experts. Niet alleen is in gezamenlijkheid de inhoud vastgesteld, ook de kosten werden gedeeld.

Normering vindt nu meer plaats via het RI&E-traject, waarover elders in dit document meer wordt gezegd. Voor de ontwikkeling van meer technische normen en de omgang met veiligheidskritieke componenten van een schip is de inbreng en expertise van de Keurende Instanties cruciaal. Daarvoor moeten de bureaus meer ruimte krijgen van de overheid dan zij nu hebben en moeten zij voor hun werk worden betaald. Dit staat op de agenda van het PVC.



Veiligheidskompas

Veiligheidskompas.eu, of safetycompass.eu, is de website waar de BBZ bericht over haar aan veiligheid gerelateerde activiteiten. Het is bewust niet op de BBZ site geplaatst in verband met in de sector levende gevoeligheden over de rol van de vereniging. De BBZ heeft er voor gekozen al haar veiligheidswerk zo inclusief mogelijk te maken, of, met andere woorden, ook toegankelijk te houden voor ondernemers en bemanningen die geen lid zijn van de BBZ. De site is met overheidshulp tot stand gekomen. Op het moment wordt gewerkt aan een update van de site en de omzetting naar een andere, eenvoudiger, programmatuur. Posten van berichten wordt daarmee eenvoudiger.



Publicaties Zeepost

De wekelijkse nieuwsbrief Zeepost en de bijbehorende gratis toegankelijke website is een onafhankelijk online medium met relevant nieuws voor de zeil- en motorchartervaart. De hoofdredacteur maakt deel uit van de werkgroep die zich voor het PVC bezighoudt met de communicatie, en onderhoudt nauwe banden met een breed netwerk in de chartervaart.

Veiligheid vormt een belangrijk thema in de nieuwsbrief en op de site. Tot voor kort bestond het nieuws vooral uit berichten die werden overgenomen uit andere media, maar de redactie is gaan zoeken naar meer achtergrond en duiding, met name waar het aan de veiligheid gerelateerde onderwerpen betreft. Zo werden bij incidenten en ongelukken die in de afgelopen jaren op zee plaatsvonden (ontmasting Quachthémoc, zinken Gallant en Bayesian) analyses en aanbevelingen geplaatst van internationale deskundigen werden gemaakt of van kapiteins uit het eigen netwerk. Daarbij wordt gestreefd naar een vorm van niet beschuldigende wijze van beschouwing die is gericht op de lessen die uit het gebeurde geleerd kunnen worden. Bij incidenten in de binnenvaart wordt gestreefd naar een vergelijkbare werkwijze.

Met de redactie van de Zeepost is eind 2025 de afspraak gemaakt dat het PVC regelmatig eigen artikelen kan aanbieden, die door de redactie met het logo van het PVC zullen worden opgenomen. Hiermee wordt een bredere verspreiding van het bestaan en de activiteiten van het PVC mogelijk, die zo bovendien onder een duidelijke noemer met een vaste afzender worden gepresenteerd.



III. Incidenten en meldingen

1. Near-miss rapportage

Een goede near-miss rapportage is ietwat in de zeilende binnenvaart nog bijna geheel ontbreekt. Onder schippers blijkt hiervoor een grote terughoudendheid te bestaan, die te maken heeft met weerstand tegen openheid over fouten en incidenten (in dit verband wordt vaak het woord 'nestbevuilding' gehoord) en mogelijk ook een gevoel van sociale onveiligheid onder collega's als near-misses onderling bekend en besproken worden.

Dit laat onverlet dat het PVC de near-miss rapportage een belangrijk instrument vindt om zowel het veiligheidsbewustzijn als het lerend vermogen in de branche te stimuleren. Op dit moment ontbreekt zo'n rapportage echter nog, waardoor ook geen duidelijk beeld bestaat van het aantal near-misses en of anderszins gevaarlijke incidenten.

In het verleden heeft de BBZ hier aandacht aan gegeven door op haar maandelijkse pagina in het tijdschrift Spiegel der Zeilvaart een (gefingeerd) near-miss verhaal uit de praktijk te laten beschrijven. Deze artikelen zijn door de branche na aanvankelijke weerstand en scepsis over het algemeen positief ontvangen, en bewijzen dat een beschrijving van near-misses goed kan plaatsvinden zonder dat hiermee een negatief beeld van de veiligheid hoeft te ontstaan. Een groot deel van de vijftig aflevering die deze serie telde – en die in 2024 werd afgesloten – is inmiddels doorgeplaatst op de website Veiligheidskompas. In het kader van het project Veiligheid Voorop wordt gestreefd naar meer openheid over near-misses en wordt de rapportage daarvan gestimuleerd, maar hiervoor bestaat nog geen centraal meldpunt, waar een en ander kan worden geregistreerd en – waar dat nuttig wordt geacht in het kader van lessons learned – geanonimiseerd beschreven, zodat Veiligheidskompas kan worden uitgebreid met steeds meer beschrijvingen waar schippers hun voordeel mee kunnen doen.

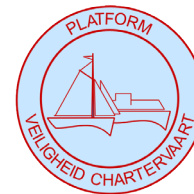
2. Bespreking van ongevallen en near-accidents

Het PVC heeft de ambitie om ongevallen en near-accidents (of near-misses) te bespreken, zodat daaruit lessen kunnen worden getrokken voor de toekomst. Daarbij wordt aangetekend dat deze gesprekken in alle openheid gevoerd moeten kunnen worden, maar tegelijk een vertrouwelijk karakter hebben, om daarmee de betrokken bemanningen tegen (te gemakkelijke) oordelen van derden te beschermen. Het PVC neemt zich voor om voor deze besprekingen een goed omlijnde structuur te ontwikkelen, die het maximale aan lessons learned naar boven haalt, en tegelijk aan de bovengenoemde vereisten van vertrouwelijkheid, respect en openheid voldoet.

In het afgelopen jaar vielen verschillende ongevallen te betreuren.

- ~ Op de Utopia, een tweemastklipper, vonden enkele kleine incidenten plaats. Daarnaast was het schip betrokken bij verschillende kleinere schades, en een grotere tijdens SAIL Amsterdam, waarbij het schip bij het oversteken van het IJ werd aangevaren door een tegemoetkomende tanker. Voor zover bij het PVC bekend zijn al deze schades inmiddels afgewikkeld en hebben ze niet geleid tot nader onderzoek;
- ~ Op 14 september kwam de tweemast Wad-en Sontvaarder Storebaelt in aanvaring met het zeevarende zandschip Prins 3. Het ongeval gebeurde ter hoogte van de Pollendam, op het wad bij Harlingen, in het donker, en bij harde wind. Beide schepen raakten vast op de Pol-





vast op de Pollendam; de Storebaelt werd met sleep hulp losgetrokken. En naar de haven teruggebracht. Behalve een bult op het hoofd van een van de opvarenden waren er geen gewonden. Op de Storebaelt was de schade groter. Het schip bleek onderverzekerd en werd na opneming van de schade total loss verklaard. De toedracht van dit voorval is nog in onderzoek.

Bij de bespreking van deze voorvallen en incidenten in het PVC kwam naar voren dat er weinig protocol en structuur lijkt te zijn voor onderzoek naar ongevallen, en er is ook weinig duidelijkheid over wie (KI of ILT) goedkeuring geeft om weer te varen als er een ongeval heeft plaatsgevonden.

In het geval van de Storebaelt werd door boekingskantoor een calamiteitenplan geactiveerd, dat goed heeft gewerkt.

Een nadere aanbeveling naar aanleiding van de voorvallen betreft het intensiever gebruiken van de website Veiligheidskompas, om daar near-misses en lessons learned beter in op te nemen.

3. Vertrouwenspersoon en Code of Conduct

Een belangrijke ontwikkeling is in 2025 ingezet door de Zeevaartschool op het terrein van safeguarding. Waar veiligheid in de chartervaart traditioneel vooral wordt benaderd vanuit fysieke veiligheid – constructie, tuigage, certificering en procedures – ontstaat nu steeds meer gestructureerde aandacht voor de mentale en sociale veiligheid aan boord. Deze verbreding is essentieel. Veiligheid voor werknemers gaat niet alleen over een technisch veilig schip, maar ook over duidelijke werkafspraken, goede begeleiding, aanspreekcultuur en het vroegtijdig signaleren en voorkomen van ongewenst gedrag.

Wetenschappelijk onderzoek naar veiligheidscultuur en zogenoemde psychological safety laat zien dat teams veiliger opereren wanneer bemanningsleden zich vrij voelen om zorgen, fouten of twijfels te uiten zonder angst voor negatieve consequenties. In sectoren met een verhoogd risicoprofiel – zoals de maritieme sector – is dit direct van invloed op de operationele veiligheid. Een bemanningslid dat zich sociaal onveilig voelt, zal minder snel een onveilige situatie melden of een senior aanspreken. Daarmee wordt mentale veiligheid een randvoorwaarde voor fysieke veiligheid.

Safeguarding richt zich daarom niet alleen op het voorkomen van grensoverschrijdend gedrag, maar ook op het creëren van duidelijke normen, professionele omgangsvormen en laagdrempelige ondersteuning. Dat betekent: heldere gedragsafspraken aan boord, een zorgvuldige introductie van nieuwe bemanningsleden en stagiairs, begeleiding van jonge opvarenden en het serieus nemen van signalen van overbelasting, intimidatie of machtsmisbruik. Juist in de kleinschalige context van charterschepen, waar wonen en werken samenvallen en hiërarchische verhoudingen sterk kunnen zijn, is dit van groot belang.

In dat kader wordt begin 2026 een onafhankelijke vertrouwenspersoon ingericht, specifiek voor de chartervaart. Het initiatief hiervoor is genomen door de Enkhuizer Zeevaartschool, in nauwe samenwerking met en ondersteund door de BBZ. Via deze voorziening krijgen bemanningsleden en studenten een laagdrempelig en professioneel aanspreekpunt buiten de directe boordhiërarchie. Op de websites van de BBZ en EZS wordt dit nader toegelicht, inclusief rol, werkwijze en waarborgen van vertrouwelijkheid.

Met deze stap wordt een belangrijke bouwsteen toegevoegd aan een bredere veiligheidscultuur: een sector waarin technische, organisatorische én sociale veiligheid in samenhang worden benaderd.



IV. Samenvatting

Wanneer we kijken naar de ontwikkelingen van de afgelopen jaren, kan worden vastgesteld dat de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in belangrijke mate zijn opgepakt.

Uitwisseling

Binnen de sector is zichtbaar meer aandacht gekomen voor onderlinge uitwisseling tussen schippers, bemanningsleden en eigenaren. Dit gebeurt onder meer via workshops, trainingen, themabijeenkomsten en andere gezamenlijke initiatieven, vaak georganiseerd door samenwerkingsverbanden van schippers zelf. Deze ontmoetingen bieden ruimte om praktijkervaringen te delen, nieuwe inzichten te bespreken en gezamenlijk te reflecteren op incidenten of bijna-incidenten. Daarmee ontstaat stap voor stap een breder gedeelde kennisbasis.

Nieuwe instrumenten (tools)

Verschillende nieuwe ondersteunende instrumenten dragen bij aan verdere professionalisering. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het Tuigboek. Ook bestaande digitale hulpmiddelen, zoals Marad, worden steeds vaker gebruikt om documentatie, onderhoudsregistraties en veiligheidsinformatie overzichtelijk vast te leggen. Deze tools ondersteunen schippers bij het voeren van een beter onderbouwd beheer en maken inspecties en keuringen transparanter.

Technische verbeteringen

Op technisch vlak zien we eveneens duidelijke veranderingen. Er is veel vervangen aan materiaal in met name de tuigage. Tegelijkertijd is er in sommige gevallen sprake van een verschuiving richting staal vanuit de wens om robuustheid en voorspelbaarheid te vergroten. Deze ontwikkeling laat zien dat veiligheidsoverwegingen steeds zwaarder wegen bij materiaalkeuzes, al vraagt dit ook om blijvende aandacht voor kennis over eigenschappen, belasting en onderhoud van verschillende materialen.

Praktijkkennis

In het onderwijs en de opleiding is een professionaliseringsslag richting de praktijk zichtbaar. Binnen de EZS is extra aandacht gekomen voor praktische vaardigheden, naast theoretische kennis. Er wordt meer nadruk gelegd op het herkennen van risico's, het correct uitvoeren van handelingen aan boord en het begrijpen van de technische samenhang tussen schip, tuigage en bedrijfsvoering. Daarmee worden nieuwe instromers beter voorbereid op de praktijk, terwijl ook voor zittende professionals meer mogelijkheden ontstaan om hun vaardigheden te verdiepen.

Bewustwording

Het gecombineerde effect van deze ontwikkelingen is dat het kennisniveau binnen de sector als geheel is toegenomen. Belangrijker nog is dat ook de bewustwording is gegroeid: veiligheid wordt minder gezien als iets dat "van buitenaf" wordt opgelegd en meer als een integraal onderdeel van professioneel vakmanschap. Dat is een essentiële stap richting een duurzame veiligheidscultuur.

Rol van de keuringsinstanties

Ook bij keuringsinstanties (KI's) en de overheid zijn veranderingen zichtbaar. Er is beter zicht gekomen op certificeringstrajecten, interpretatie van normen en de samenhang tussen verschillende regelingen. Daarnaast is de uitwisseling tussen KI's, overheid en externe experts, zoals scheepsbouwkundige bureaus en onderzoeksinstituten, geïntensiveerd. Dit draagt bij aan een meer uniforme toepassing van eisen en aan een beter onderbouwde beoordeling van technische oplossingen. Tegelijkertijd is de handhaving versterkt, wat bijdraagt aan een gelijk speelveld en een duidelijker normstelling binnen de sector.



V. Aandachtspunten voor de toekomst

Naast alle zaken waar we met enige trots op terugkijken blijven er ook aandachtspunten bestaan.

Cultuur

Een belangrijke aanbeveling van de OVV was om te werken aan een professionele standaard die past bij de commerciële uitbating van de schepen. Zo stond het in het eerste onderzoeksrapport uit 2017. Uit het tweede rapport uit 2022 wordt duidelijk dat er nog geen echte vorderingen op dat gebied zijn gemaakt. Zo wordt vastgesteld dat bijvoorbeeld 'de invoering en het actualiseren van een meerjarenonderhoudsplan door een aantal [ondervraagden] als een administratieve last wordt ervaren waarvan niet altijd de toegevoegde waarde wordt zien'.

Dat verzet tegen formele procedures en planning past bij eerdere bevindingen van de Onderzoeksraad. In een eerder breed onderzoek naar de brandveiligheid van passagiersschepen constateerde de OVV al dat de invulling van eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid samenhangt met de aard en omvang van de organisatie. Naarmate organisaties kleiner en meer persoonsgebonden zijn, bestaat het risico dat veiligheid in sterkere mate wordt gebaseerd op ervaring en vertrouwen in het eigen oordeel, in plaats van op expliciet vastgelegde en toetsbare veiligheidsstructuren.

Dat past bij de observaties van de OVV over de zeilvaartsector, die voornamelijk uit kleine organisaties bestaat. Er is een bijna natuurlijke tegenstelling tussen de praktische hands on en zeer fysieke werkwijze die het varen van een zeilschip vereist en de wens om meer te werken volgens (formele) procedures, planning en verslaglegging. Normen, standaarden en procedures verkleinen echter de ruimte voor ongetoetste opvattingen en fouten en beschermen de vloot. Het PVC ziet het als haar taak om daar tijd en energie in te steken. Daarbij kunnen we leren van de zeezeilvaart, schrijft ook de OVV, waar "[...] veiligheidsprocedures, onderhouds- en rapportageverplichtingen gangbaar zijn [...]"

Documentatie

Als gevolg hiervan zien we nog relatief weinig structurele verslaglegging van incidenten, onderhoudsbevindingen en leerervaringen, en evenmin een systematisch delen daarvan binnen bredere netwerken. Veel kennis blijft impliciet en persoonsgebonden, terwijl juist het vastleggen en delen van ervaringen een belangrijke motor kan zijn voor verdere verbetering. Het stimuleren van eenvoudige, praktische vormen van documentatie en het creëren van veilige omgevingen waarin ervaringen openlijk kunnen worden besproken, kan hier een volgende stap vormen.

Uitbreiding workshops en trainingen

De RI&E workshops zijn een belangrijk instrument gebleken om in een ongedwongen en veilige sfeer veiligheidsonderwerpen bespreekbaar te maken. Het PVC wil er op inzetten om meer van deze workshops te gaan houden. Hetzelfde geldt voor het opzetten en intensiveren van praktijkgerichte oefeningen en trainingen.

Kwaliteitscirkels

In het werken aan veiligheid wordt nog te vaak gekeken naar de directe – materiële – veiligheid aan boord, in plaats van breder te zoeken naar manieren om de veiligheid met behulp van de hele keten te bevorderen. Het PVC zou graag het bewustzijn bevorderen bij bijvoorbeeld scheepsmakelaars en financiers dat aanwezigheid van de vereiste veiligheidscertificaten deel uit gaat maken van het beoordelingsproces. Op die manier kunnen kleinere cirkels van kwaliteitsbeoordeling en veiligheid worden gesloten en wordt het veiligheidsbewustzijn in de hele keten bevorderd.

Communicatie

Om het veiligheidsbewustzijn op de vloot te bevorderen zullen meer communicatiemiddelen en -kanalen dienen te worden ingezet dan het PVC tot nu toe heeft gebruikt. Het zal nodig zijn om een strategie te ontwikkelen voor de zichtbaarheid op sociale media en in publicaties die veelvuldig door de vloot worden gelezen.

Ook de communicatie met overige partners in de keten kan worden verbeterd en geïntensiveerd. Er zal naar mogelijkheden gezocht moeten worden om ook lokale en regionale overheden, havendiensten en dergelijke beter bij het proces te betrekken.

Meldpunt

Het PVC wil onderzoeken of en hoe de nieuwe vertrouwenspersoon voor de chartervaart ondergebracht kan worden bij het PVC. Dat zou dan om de kosten gaan maar ook voor de opvolging van aanbevelingen en het ontwikkelen van preventieprogramma's. De kosten voor de opvolging van aanbevelingen en het ontwikkelen van preventieprogramma's worden daarbij meegenomen.

Project Veiligheid Voorop

De ingeslagen weg wordt vervolgd. Dat wil zeggen: bijeenkomsten met bemanningen organiseren waarbij risico's van het vak besproken worden. De aanpak van de genoemde RI&E bijeenkomsten wordt gevolgd en gezamenlijk worden risico beheersende maatregelen besproken en ontwikkeld.

Onderzocht wordt of de beheersmaatregelen ook kunnen leiden tot branchenormen. Het formaliseren van een norm vergt wel een grondiger aanpak omdat het implicaties heeft voor iedereen die in de sector werkt.

Gezocht wordt naar mogelijkheden om de continuïteit van de werkzaamheden te verankeren door meer partijen te betrekken en de voortgang minder afhankelijk te maken van de BBZ

Oefeningen (drills) worden door het hele land gehouden en inzet is om de band met de KNRM en lokale hulporganisaties te versterken.

Voor nadere informatie: neem contact op met info@debbz.nl.



