



ILT
Inspectie Leefomgeving en
Transport

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Betreft Verslag bijeenkomst bruine vloot 29 september 2022

Utrecht, 29 september 2022

Aanleiding

Naar aanleiding van het dodelijke ongeval op het historische zeilschip 'de Risico' op 31 augustus jl. en eerdere dodelijke ongevallen in de afgelopen jaren vond de bijeenkomst in Utrecht plaats. Met meer dan 100 aanwezigen: schippers, keuringsinstanties, brancheorganisaties, verzekeraars, Raad voor Accreditatie, het Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport vond het gesprek plaats over de veiligheidscultuur van de bruine vloot. Dit gebeurde onder leiding van gespreksleider directeur Communicatie, dienstverlening en vergunningen bij de ILT, Stefanie Spekreijse. Het was een open en constructief gesprek. Het ging niet over de schuldvraag, maar zoals Inspecteur-generaal, Jan van den Bos, in zijn opening benadrukte wel over wat ieder van ons vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid kan doen om de veiligheid in de bruine vloot te verbeteren en bij te dragen aan het vertrouwen in de bruine vloot.

Stellingen

Aan de hand van stellingen kwam naar voren dat de sector zelf veel ideeën heeft om de veiligheid te verbeteren. Zo gaven meerdere deelnemers aan dat de frequentie van keuringen omhoog zou moeten om meer zekerheid in te bouwen. Hierbij werd aangegeven dat dit ook vrijwillige keuringen zouden kunnen zijn vanuit de eigen verantwoordelijkheid van de scheepseigenaren/schippers. Tegelijkertijd kwam naar voren dat het moment van keuren slechts een momentopname is. Om onveilige situaties buiten de officiële keuringsmomenten aan het licht te brengen is het nodig om elkaar aan te spreken. Werken volgens protocollen en gebruik maken van elkaars kennis kan hierbij ook helpen. Op het moment dat een schip niet veilig is moet de schipper besluiten niet uit te varen en dit te melden bij de eigenaar, als dit niet een en dezelfde persoon is.

Keuringsinstanties

De keuringsinstanties zien dagelijks veel verschillende schepen en hebben hun formele rol om schepen te keuren. Uit de zaal werd genoemd dat deze instanties vooral beschouwd worden als een extra paar onafhankelijke ogen die meekijken. Bij sommige schippers leeft wel de vraag of de deskundigheid van sommige keurders en inspecteurs op orde is. Keurders passen volgens hen niet altijd de juiste methoden toe bij keuringen en inspecties. Ook noemden enkele schippers dat er steeds meer technologie beschikbaar is om de kwaliteit van het rondhout te beoordelen. Bijvoorbeeld met technologie uit de bomenwereld. De kosten-batenanalyse houdt de praktische uitvoering helaas nog vaak tegen.

Normenkader en verzoek aan ILT

Richting de overheid kwamen vragen over het normenkader ter sprake. Dit zou niet meer passen bij de huidige tijd. Er gelden minder eisen voor kleine schepen met minder dan 12 personen aan boord, terwijl ook daarmee passagiers worden vervoerd. Ook klonk de roep om een openbaar register met de gecertificeerde schepen. En de wens om melding te krijgen vanuit de ILT als certificaten verlopen. Het gaat vooral om de 'rotte appels' waar toezicht zich op zou moeten richten. De sector sprak ook haar teleurstelling uit over het persbericht van de ILT over de 39 schepen die niet beschikken over geldige certificaten. Sommige schippers beschouwden dit bericht als niet proportioneel en als negatieve publiciteit. Dit brengt schade toe aan de sector. De ILT legde uit dat zij verplicht is als toezichthouder op te treden en informatie moet delen en vragen van media moet beantwoorden vanwege het maatschappelijk belang.

Afspraken

Aan het eind van de vergadering maakte de sector samen met de keuringinstanties en de ILT afspraken over de acties die nodig zijn. Dit zit hem vooral op het nog actiever delen en borgen van kennis bij zowel schippers als keuringsinstanties. De ILT zal samen met de keuringsinstanties afspraken maken over het tijdig informeren van scheepseigenaren over de einddata van certificaten. De ILT nodigt de sector uit om te komen met signalen over mogelijke onveilige situaties. Op basis van meldingen en signalen kan de ILT handhavend optreden. De genoemde kritiek op het normenkader en de wet- en regelgeving brengt de ILT actief in bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vervolg

Voor de start van het nieuwe vaarseizoen of mogelijk nog dit kalenderjaar organiseert de ILT in samenwerking met de belangenvereniging BBZ een vervolgbijeenkomst met de sector. ILT hoopt hiermee nog meer schippers te bereiken. En de voortgang van de afgesproken acties met elkaar te monitoren.