

Vakgroep Vervoer NVVK

Veiligheidsthema middag ‘lessons (to be) learned’ uit de scheepvaart

2 oktober 2025

Veiligheid in de scheepvaart is van alle tijden. Een schip moet onder vaak barre weersomstandigheden met mist, ijs en stormen zijn tocht zien te volbrengen. Alleen als het veilig is wil men het water op gaan. Maar de inschatting of dit kan, is aan verandering onderhevig. Schepen worden groter en stabiel, instrumentarium wordt beter, mensen zijn beter geïnformeerd hoe het weer zich ontwikkelt en veel internationale afspraken en verdragen hebben de veiligheid op het water vergroot.

Perrow noemde in zijn boek *Normal Accidents* (1984) de scheepvaart een ‘fout-inducerend systeem’ waarbij zowel de organisatie aan boord, de economische druk, de inrichting van de industrie en verzekeringen, en de ingewikkelde (internationale) regulering bijdragen aan het ontstaan van fouten. Sindsdien zijn er veel ontwikkelingen geweest om deze basisoorzaken in de sector terug te dringen. Er is meer regulering, meer inspectie, meer technologie, meer samenwerking ontstaan. Maar sommige elementen zijn moeilijker te repareren: de economische druk, de internationale samenwerking, de afwenteling van de kosten op de eindgebruikers en de wisselende bemanningen die verschillende talen spreken, zijn nog steeds aanwezig. En daar komen nieuwe technologische ontwikkelingen als elektrificatie van motoren, nieuwe soorten radar en computergestuurde planningssystemen bij.

Ook is er meer aandacht vanuit de veiligheidswereld voor deze sector gekomen. Juist omdat er in de scheepvaart regelmatig spraakmakende voorvallen plaats vinden, zoals de olie lekkage van het schip Sanchi in 2018 bij Shanghai na een aanvaring, het containerschip MSC ZOE in 2019 dat in de Waddenzee zijn lading verliest, aanvaringen zoals in 2022 tussen een watertaxi en een havenrondvaartboot in Rotterdam, of arbeidsongevallen met zwaar letsel na bijv. het vallen van hoogte of het bekneld raken bij het aanmeren.

Dit leidt tot de vraag wat je als veiligheidskundige nog kunt doen om deze voorvallen te voorkomen. Hoe kun je opereren in een sector die zo competitief is en die zoveel uitdagingen kent? Hoe kun je de rol van de mens versterken in een open systeem waarbij schepen als eilanden opereren in het vrije water?

Doel

Het doel is kennis te delen tussen transportsectoren en aan de hand van onderzoeken en goede praktijken uit de scheepvaart te bespreken hoe de veiligheid geborgd kan blijven en nog versterkt kan worden. De deelnemers bediscussiëren de menselijke factor in de scheepvaart en de financiële druk die aandacht voor veiligheid altijd onder spanning zet.

Doelgroep

Veiligheidskundigen werkzaam in de scheepvaart en off-shore, of die veel met vervoer via de zee, rivieren of havens bezig zijn (energie, wind, cruisesector) en in vervoerssectoren als goederenvervoer en personenvervoer via het spoor, de weg of lucht die te maken hebben met

vergelijkbare situaties in hun sector en beter willen begrijpen hoe de veiligheidsaanpak in de scheepvaart geregeld is.

Programma

Lessons learned uit onderzoek naar ongevallen in de scheepvaart

Joris van Vuuren & Maarten van Bergen, Onderzoeksraad Voor Veiligheid

Hoe een brancheorganisatie zich inspant voor grotere veiligheid in de sector

- *Maurits van der Linde, Koninklijke Binnenvaart Nederland*

Elektrificatie van de pontvaart en hoe GVB zorgt voor veilig vervoer van reizigers over het water

Wim van Barneveld, GVB Veren

Locatie

Fletcher Hotel-Restaurant Nieuwegein-Utrecht.