

ROUTEKAART VEILIGHEIDSBELEID TOERZEILERS: wie wat wanneer?

Aan de kaderleden van Toerzeilers.

De Commissie Veiligheid en het bestuur hebben op 30 januari overleg gehad over de wijze waarop onze vereniging aan dit thema kan werken. Hier leest u de route die we toen hebben afgesproken. Het bestuur en de Commissie veiligheid nemen een voortrekkersrol, maar we rekenen op iedereen: denkend aan het unaniem aanvaarde principe dat iedere schipper zelf verantwoordelijk is en blijft. Wat kan de vereniging daaraan toevoegen zodat we ook *samen* veilig varen, niet alleen ieder voor zich?

In de samenstelling van de Commissie Veiligheid streven we naar een bezetting met mensen die ieder tevens lid zijn van een andere commissie of regio en die ook mede namens die andere commissie inbreng geven bij veiligheid. Daarin willen we bovendien een redelijke spreiding over het kader bereiken maar zonder dat de commissie Veiligheid onwerkbaar groot wordt (max 7 of 8 mensen). Het bestuur heeft Marcus Noordermeer bereid gevonden voorzitter te zijn van de Commissie Veiligheid. Anita van Duijne (secretaris) en Rainier de Groot blijven er lid van. Uiterton (Rainier), Vakantietochten (Anita) en regio Zuid (Marcus) zijn dus vertegenwoordigd.

Er is aan "Veiligheid" al veel gedaan en beschreven en gelukkig zijn er geen grote incidenten geweest die wijzen op een sterk gebrekkige veiligheidscultuur. Er is wel behoefte aan verduidelijking van doelen, rollen en mogelijkheden. Mogelijke aansprakelijkheid is ook een relevant facet. We willen de reeds bestaande interne praktijk gaan "oogsten" en die toetsen aan externe normen en voorbeelden. Voor het jaar 2014 komen we dan tot deze **aanpak en taakverdeling**.

We kunnen niet alles tegelijk. We knippen daarom het dossier op in behapbare brokken en we volgen het ritme van de vereniging voor overleg en besluitvorming. Het werk "Veiligheid" bestaat voor de vereniging uit deze blokken:

- 1) **Gedrag** van schippers en hun bemanning
- 2) **Uitrusting** van schepen, voorzieningen en materialen
- 3) **Organisatie** van evenementen voor schippers en bemanning
- 4) **Verantwoordelijkheid**, verdeling van aansprakelijkheid, het juridisch aspect
- 5) **Maatschappij**: afstemming met overheden, instellingen, zusterverenigingen

In eerste instantie worden vooral de "natte" evenementen aangepakt, het varen. Droge evenementen komen in een later stadium aan bod (lezing, workshop e.d.).

Rolverdeling:

- De basis van dit alles ligt in de persoonlijke, individuele verantwoordelijkheid van iedere opvarende en met name de **schipper** op het eigen schip. De vereniging bevordert veiligheid maar treedt hier niet in!
- **Alle commissies** en regio's verzorgen binnen het verenigingsbeleid advies over veiligheid aan hun (a.s.) deelnemers, gekoppeld aan de evenementen die zij organiseren.
- De **Commissie Veiligheid** verzorgt advies aan de regio's en de commissies, bundelt kennis en ervaringen, verzorgt de evaluatie van bestaand beleid en zonodig de voorbereiding van nieuw beleid.
- Het **Bestuur** zorgt voor de besluitvorming binnen de vereniging en voor afstemming van het beleid met de externe omgeving. Het bestuur laat zich voor besluiten adviseren door gewone leden en kaderleden: alle commissies zijn bij dit thema betrokken.

- De **Ledenvergadering** stelt het beleid vast, door het jaar heen neemt het bestuur zo nodig voorlopige besluiten.

Nadat het veiligheidsbeleid zal zijn vastgesteld verdient dat periodiek onderhoud en vooral ook actieve bespreking omdat veiligheid pas bereikt wordt in houding en gedrag van mensen. Dus moet dat beleid:

- eenduidig worden vastgelegd en bekend gemaakt,
- stelselmatig aandacht krijgen in onze activiteiten en
- regelmatig (jaarlijks) getoetst worden.

In 2014 blijven de uitrustingslijsten inhoudelijk ongewijzigd. Wel zullen we de aspecten “verplicht” en “geadviseerd” zodanig redigeren dat daarin steeds de eigen verantwoordelijkheid van de schipper voorop staat. De status van vereisten en verplichtingen veranderen we in (dringend) advies en opties.

In 2014 plannen we ook eenmalig een speciale **luistersessie** in het najaar, om zoveel mogelijk inzichten en ervaringen op te halen. Voorlopige uitkomsten van deze vijf blokken kunnen daar dan ook worden besproken. Zo werken we toe naar eventueel noodzakelijke besluitvorming in de volgende ledenvergadering(-en).

Contactgegevens:

Commissie Veiligheid: Veiligheid@Toerzeilers.nl.
Voorzitter is Marcus Noordermeer, 0187-645054

Portefeuillehouder veiligheid in Bestuur Toerzeilers:
Maarten Brackel, 071-3618170. Email: vicevoorzitter@toerzeilers.nl

BIJLAGE: Ideeënlijst voor overleg over de verdere uitwerking

We kunnen die vijf blokken van het veiligheidsbeleid hier alvast iets uitdiepen. Wat hier volgt zijn dus ideeën om uit te werken: geen vastgesteld beleid of toegezegde acties! Dit is slechts een opstap voor het overleg tussen commissies onderling en met het bestuur over de verdere aanpak van veiligheid binnen de Toerzeilers.

1) GEDRAG

Zowel bij droge als natte evenementen verdient veilig gedrag stelselmatig aandacht. Het feit dat we als vrijwilligers met elkaar samenwerken speelt daar een grote rol in. Maar vrijwillig is niet vrijblijvend! Hulpmiddelen kunnen zijn:

- Handreikingen voor natte palavers en droge voorbesprekingen (zowel voor tochtcoördinatoren als deelnemers, waar nuttig verbijzonderd naar vaargebied, naar soort schepen, mede af te leiden uit bestaande gewoonten bij regio's/cie's. (De Commissies Veiligheid reikt protocollen aan en verzamelt bestaande voorbeelden.)
- Schriftelijke info bij inschrijving en deelnamebevestiging
- Leden actief bevragen bij evaluatie en enquêtes
- Vast bespreekpunt bij planvorming in alle commissies
- In aanbod van lezingen en trainingen voldoende veiligheidszaken agenderen, drempel voor deelname verlagen.
- Uitdragen in algemene kopij van de TZ dat veiligheid een rode draad door alles is.

2) UITRUSTING

Goede materialen en vooral weten hoe die te hanteren dragen sterk bij aan veiligheid.

Hulpmiddelen kunnen zijn:

- Advieslijsten voor de uitrusting aan boord, naar vaargebied/schepensoort.
- Training in het gebruik van de bijzondere middelen.
- Bronnenlijst cursusmateriaal/uitleg/instructie voor zelfstudie
- Vraagbaak/Forum tbv kennisuitwisseling (hoe los jij dat op ?)

3) ORGANISATIE

De individuele verantwoordelijkheid van elke schipper staat dus voorop. Maar zowel de deelnemers als de organisatoren houden elk een *eigen* veto op uitvaren bij een tocht.

Immers, zelfs wanneer alle andere tochtdeelnemers wel willen uitvaren kan een tochtcoördinator of commissie beslissen dat dat toch niet gebeurt onder de TZ-vlag. Ook de onverhoopte beslissing om zo nodig een bepaald schip uit te sluiten wegens serieuze veiligheidswijfels (of iemand dringend te adviseren niet mee te gaan) blijft altijd een verenigingsverantwoordelijkheid. Hoe de vereniging zo'n besluit regelt is een kwestie van organisatie, waarin we liever niet zien dat elke commissie een eigen koers vaart.

Er is dus behoefte aan afspraken hoe we dit soort verenigingsbesluiten in de praktijk nemen, hoe je dat motiveert en vastlegt. Dat geeft steun aan de tochtcoördinator, respectievelijk commissie en dat geeft de deelnemer houvast. Hulpmiddelen:

- uitleg geven (opschrijven) hoe dit geregeld is op vaste vindplaatsen
- eens per jaar praktijkervaringen delen binnen het kader
- kaderleden betrekken bij het onderhoud van beleid

4) VERANTWOORDELIJKHEID

De juridische kant van veiligheid verdient aparte aandacht. Het bestuur is daar zelf de trekker van. Voorbeeldvragen:

- Zijn de **bevoegdheden** en verantwoordelijkheden van alle spelers afdoende beschreven? (helder, zonder overlap, sluitend, waar nodig met beroepsinstantie).
- Welke eisen volgen uit **assurantievoorwaarden**? (wettelijke aansprakelijkheid particulieren, bestuursaansprakelijkheid vereniging, scheepsverzekering, ...)
- Welke eisen/wensen stellen faciliterende **instanties**? (Kustwacht, havens, ...)
- Welke **risico's** worden onderkend en aan wie worden die toegekend?
- Wat leren we uit eventuele **jurisprudentie**?
- Wat voor eisen worden er gesteld aan **bewijsmiddelen** wanneer aangetoond moet worden dat leden en/of vereniging voldoende aan veiligheid hebben gedaan?
- Hoe geef je de juridische aspecten zodanig **vorm** dat die in de praktijk geen te grote drempel voor deelname vormen en zo hun doel voorbij zouden schieten?

5) MAATSCHAPPIJ

Ook de NVvT leeft niet op een eiland. Soortgelijke verenigingen hebben soortgelijke vraagstukken (duiken, klimmen, ...), de KNRM heeft z'n wensen en ervaringen, watersportorganisaties bundelen kennis, overheden hebben wet- en regelgeving (of in voorbereiding), in Europees verband is kennis op te halen, universiteiten en hogescholen kennen onderzoeksprogramma's op veiligheidsgebied. Er bestaat veel materiaal en het is wijs om het beleid van de TZ niet al te ver te laten afwijken van wat in Nederland gebruikelijk is. Of zou het mogelijk zijn op wat langere termijn om tot landelijke richtlijnen voor watersportveiligheid te komen, zoals er ook een Erecode voor de Wadden is gekomen? Wat willen de TZ op dit vlak? Ook hiervoor moeten we de aanpak nog bepalen.
