Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

# 31 409 Zee- en binnenvaart

**Nr. 428**

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2023

Op 27 september 2023 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna Onderzoeksraad) het opvolgingsonderzoek «Veiligheid historische zeilvloot» gepubliceerd. Dit opvolgingsonderzoek heb ik u op de dag van publicatie toegezonden.[1] Zoals in de begeleidende brief gesteld, onderschrijf ik de conclusies van de Onderzoeksraad en neem ik de aanbevelingen over.

In de begeleidende brief bij het opvolgingsonderzoek gaf ik reeds aan dat er tot mijn spijt te weinig met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad uit 2017 is gedaan. Alle betrokken partijen zijn er niet in geslaagd om de veiligheid te bieden die opvarenden mogen verwachten.

De afgelopen periode heb ik bezoeken gebracht aan partijen die actief zijn in deze sector, zoals de brancheorganisatie BBZ, keuringsinstanties, de Raad voor Accreditatie en schippers van de historische zeilvloot en heb ik overleg gehad met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Tijdens deze bezoeken bleek duidelijk een grote betrokkenheid en gevoel van urgentie bij al deze partijen om de veiligheid van de historische zeilvloot te vergroten. Iedereen is doordrongen van het feit dat maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van de historische zeilvloot te verbeteren en zet zich hier ten volle voor in. Dat is belangrijk en geeft vertrouwen voor de toekomst van deze sector. De veiligheid op en rond deze schepen is immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid van iedereen die in deze sector actief is.

In de brief van 27 september gaf ik eveneens aan regie te nemen om de samenwerking tussen alle partijen rond de historische zeilvloot te verbeteren. Daarbij staat het aantoonbaar verhogen van de veiligheid voorop. Onder de hoogste ambtelijke leiding van mijn ministerie is hier een Taskforce druk mee aan de slag. Aan deze taskforce nemen de

[1] Kamerstuk, vergaderjaar 2023–2024, 31 409, nr. 421.

kst-31409-428
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

brancheorganisatie van schippers in de beroepschartervaart (BBZ), keuringsinstanties, de Raad voor Accreditatie, het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken en de ILT deel.
Bij haar werkzaamheden maakt de Taskforce een onderscheid in acties die op korte termijn (vóór de start van het nieuwe vaarseizoen in april 2024) moeten bijdragen aan een aantoonbaar veiligere historische zeilvloot en acties voor de langere termijn. Voordat deze acties worden toegelicht, wordt kort stilgestaan bij de recente schorsing van de accreditatie van één van de keuringsinstanties in de binnenvaart.

*Schorsing accreditatie keuringsinstantie*

Recent heeft de Raad voor Accreditatie besloten om de accreditatie van een van drie bij de historische zeilvloot actieve keuringsinstanties voor een periode van 6 maanden te schorsen. In de brief van 7 november 2023 heb ik Uw Kamer over de gevolgen van deze schorsing voor de binnenvaartsector geïnformeerd[2]. De schorsing zorgt ook voor uitdagingen in de planning van de in deze brief beschreven acties voor de historische zeilvloot, maar met de inzet van alle betrokken partijen verwachten we dat de planning haalbaar is.

*Acties Taskforce korte termijn n.a.v. aanbevelingen opvolgingsonderzoek*

Mensen moeten met een gerust gevoel aan boord kunnen gaan van een historisch zeilschip. De acties op korte termijn zijn erop gericht om ervoor te zorgen dat de veiligheid van de historische zeilvloot vóór de start van het volgende vaarseizoen (1 april 2024) aantoonbaar is verbeterd.

*Aanvullend onderzoek*

Alle gecertificeerde binnenvaartschepen in de historische zeilvloot worden vóór 1 april 2024 in een gezamenlijke inzet van de ILT en de keuringsinstanties beoordeeld in de vorm van een verplicht aanvullend onderzoek van mast en tuigage op basis van artikel 15 van de Binnenvaartwet. Het uitgangspunt is dat de ILT het aanvullend onderzoek financiert. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat een schip niet voldoet aan de (geactualiseerde) criteria voor masten en tuigage, betekent dit dat het schip niet kan uitvaren totdat is aangetoond dat het schip wél voldoet.

Op dit moment wordt in de Taskforce alles gereed gemaakt om deze onderzoeken per januari 2024 te gaan uitvoeren. Zo wordt de laatste hand gelegd aan concrete en eenduidige afkeurcriteria, specifiek voor de mast en het tuigage van de schepen. De branchenorm rondhouten van de BBZ vormt de basis voor deze afkeurcriteria, die het toetsingskader voor het hiervoor genoemde aanvullend onderzoek vormen. De afkeurcriteria zullen ook worden opgenomen in de instructie van de ILT aan de keuringsinstanties over het uitvoeren van periodieke keuringen van mast en de tuigage van deze zeilende passagiersschepen. Hierdoor worden deze criteria ook structureel onderdeel van het reguliere keuringsproces. Ook een aantal andere onderdelen van de huidige instructie aan de keuringsinstanties wordt aangescherpt en verduidelijkt.
Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Tjeerd De Groot (Kamerstuk 31 409, nr. 418), die de regering verzoekt ervoor te zorgen dat de bestaande keuringsnorm van de brancheverenigingtoegepast wordt in de gehele vloot.

[2] Gevolgen schorsing accreditatie Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), Kamerstuk 31 409, nr. 425.

Alle zeilschepen die bestemd zijn of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen en een binnenschipcertificaat hebben (de «zeilende passagiersschepen») moeten worden onderworpen aan het aanvullend onderzoek. De dringende noodzaak van het aanvullend onderzoek voor deze zeilende passagiersschepen is, naast de bevindingen van de Onderzoeksraad, ook naar voren gekomen uit inspecties die de ILT aan boord van historische zeilschepen tussen eind september en medio oktober 2023 heeft uitgevoerd. Het betrof een inspectie op 21 schepen, waarbij op 13 schepen zaken niet op orde waren.

De focus ligt nu primair op deze schepen; deze vormen een wezenlijk deel van de historische zeilvloot die commercieel wordt geëxploiteerd. Eventuele maatregelen voor zeilschepen die bedrijfsmatig met 12 personen of minder varen zullen op een later moment worden overwogen.

*Veiligheidsbewustzijn*

Aan de basis van de veiligheid van de historische zeilvloot ligt de verantwoordelijkheid én het veiligheidsbewustzijn van de schipper. Dit thema staat ook hoog op de agenda van de Taskforce. De Belangenvereniging voor beroepschartervaart (BBZ) heeft kortgeleden een bericht aan organisaties van zeilwedstrijden verstuurd. Hierin is een dringende oproep aan organisatoren en schippers gedaan om extra voorzorgsmaatregelen in acht te nemen en niet uit te varen of de race te staken bij te zware weersomstandigheden. Dit bericht heb ik ondersteund met een brief aan de schippers van de historische zeilvloot met een vergelijkbare oproep. Naast de schippers, hebben ook boekingskantoren in de chartervaart een verantwoordelijkheid als het gaat om veiligheidsbewustzijn en een verantwoordelijkheid richting passagiers. Daarom gaat het Ministerie van IenW binnenkort met hen en ook met verzekeraars in gesprek over dit thema.

Kennisdeling, een goed verankerde veiligheidscultuur en bewustwording vormen uiteraard een continu proces, waarbij gedragsverandering van schippers, scheepseigenaren en exploitanten ook een belangrijke rol speelt. Alle betrokken partijen zijn hiervan doordrongen. In dit verband is een belangrijke rol weggelegd voor de brancheorganisatie BBZ en het Platform Veilige Chartervaart (PVC). Het ministerie bekijkt daarom de mogelijkheden om het PVC beperkt financieel te ondersteunen, zodat hiermee de rol van het PVC kan worden versterkt.

Op dit moment is slechts 40% van de schippers aangesloten bij de BBZ. Het ministerie en de ILT bezinnen zich op manieren om ook de resterende 60% van te schippers te bereiken. Daartoe wordt in overleg getreden met reders en verzekeringsmaatschappijen.

*Samenwerking ILT en RvA*

Ook de samenwerking en een duidelijke rolverdeling tussen de ILT en Raad voor Accreditatie vormen een belangrijke voorwaarde voor het vergroten van de veiligheid. Voor de samenwerking tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie hebben de ILT en de RvA in 2020 een informatieprotocol afgesloten om meer informatie uit te wisselen en de samenwerking te versterken. Het doel is om efficiënte en effectieve controles uit te voeren op keuringsinstanties, niet alleen in de binnenvaart maar in alle stelsels waar de ILT en de RvA samen een rol hebben. Deze partijen spreken elkaar maandelijks.

Verder werkt de RvA aan een vernieuwde versie van het Specifiek Accreditatie Protocol (SAP) voor de inspectie van binnenvaartschepen. Het SAP omschrijft het beoordelingsproces van de RvA voor de keuringsinstanties. De laatste versie stamt uit 2016 en is niet meer actueel. De RvA heeft het SAP ter consultatie aan de keuringsinstanties en de ILT aangeboden. Het streven is om het vernieuwde SAP nog dit kalenderjaar te publiceren, zodat de RvA zijn beoordeling voor het volgend vaarseizoen heeft ingericht.

*Acties Taskforce lange termijn n.a.v. aanbevelingen opvolgingsonderzoek*

Naast acties die op korte termijn worden uitgevoerd, werkt de Taskforce ook aan acties gericht op de periode na 1 april 2024. Zo wordt in kaart gebracht op welke manier verschillende onderdelen van de branchenormen die door de sector zelf zijn ontwikkeld, ook in regelgeving kunnen worden vastgelegd en welk juridisch kader hiervoor kan worden gebruikt. Daarnaast wordt gekeken naar een update of aanvulling van de eisen, die gesteld worden voor het verkrijgen van het zeilbewijs.

*Analyse van het certificeringsstelsel binnenvaart*

Kwaliteit en uniformiteit van de keuringen voor de afgifte van de certificaten is essentieel. Het toezicht van de ILT op de keuringsinstanties speelt hierbij een belangrijke rol. Naar aanleiding van de Signaalrapportage van de ILT over de verschillende certificeringsstelsels[3], is de afgelopen periode voor het certificeringsstelsel binnenvaart in het algemeen gewerkt aan een verdere analyse van welke zorgpunten op welke manier moeten worden weggenomen. Hiervoor is door het ministerie samen met de ILT een actieplan uitgewerkt. In een separate brief wordt uw Kamer over de stand van zaken geïnformeerd.

*Acties n.a.v. het rapport van de Onderzoeksraad uit 2017 en de ongevallen in 2022*

Hieronder wordt ingegaan op verschillende reeds uitgevoerde of eerder gestarte acties gericht op de historische zeilvloot. Het gaat daarbij zowel om acties die naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad uit 2017 zijn ondernomen, als de gestarte acties na de ongevallen in 2022.

Mede naar aanleiding van het ongeval met de Amicitia in 2016 is de ILT het programma Inspectie en Certificering gestart. Binnen dit programma wordt gewerkt aan verbeteringen in het stelsel binnenvaart, waarvan de historische zeilvloot onderdeel is. Dit betreft de uitwisseling van informatie, invulling en duidelijkheid van rollen, taken en verantwoordelijkheden en het toezicht op de conformiteitsbeoordelingsinstanties.

Naar aanleiding van de ongevallen in 2022 heeft de ILT de volgende acties uitgevoerd:

- *Bijeenkomsten met de sector*
  In september 2022 en in januari 2023 zijn door de ILT sectorbijeenkomsten georganiseerd met schippers, eigenaren, keuringsinstanties, de BBZ, de RvA en DGLM. Er is gesproken over wat alle betrokken partijen vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid kunnen doen om de veiligheid in de sector te vergroten en bij te dragen aan het vertrouwen in de historische zeilvloot. Samen met de aanwezigen zijn hierover (onderstaande) afspraken gemaakt.
- *Openbaar register vergunningen*

[3] Signaalrapportage ILT «Meer inzicht in en toezicht op certificering», Kamerstuk, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 111.

Wekelijks publiceert de ILT een overzicht van zeilende passagiersschepen die beschikken over een geldig binnenschipcertificaat en een geldig Bewijs van Tuigage (BvT)

- *Herinnering vervaldatum certificaten door keuringsinstanties en monitoring door de ILT*
  De ILT is met de keuringsinstanties overeengekomen dat zij hun klanten tijdig over de vervaldatum van het binnenschipcertificaat of het BvT informeren. Wanneer een schip ondanks de herinnering door de keuringsinstanties toch uit het certificaat loopt, dan waarschuwt de ILT de eigenaar dat het schip niet gebruikt mag worden.
  Van schepen die niet over een geldig certificaat beschikken wordt gemonitord of het wordt gebruikt. Op basis hiervan kan besloten worden het schip aan een inspectie te onderwerpen en waar nodig handhavend op te treden. Ketenpartners zoals de havenmeesters ontvangen periodiek een overzicht van schepen die niet over een geldig certificaat beschikken. Hierdoor kunnen de ketenpartners een signalerende rol vervullen.
- *Schorsen schepen*
  Schepen zonder certificaat worden geschorst in het certificatie afgiftesysteem zodat een keuringsinstantie niet zonder overleg met de ILT een certificaat kan afgeven. Ook wanneer de resultaten van regulier toezicht daartoe aanleiding geven kan worden besloten het schip te schorsen.
- *Onderzoek proces afgifte Bewijs van Tuigage*
  In het kader van de historische zeilvloot zijn er onderzoeken gedaan naar het proces van afgifte van het BvT door de keuringsinstanties. Bij twee van de drie keuringsinstanties is een termijn gegeven voor het verbeteren van de processen rondom de afgifte van het BvT.

*Brief aan de Onderzoeksraad*

De brief met de kabinetsreactie op de aanbevelingen, zoals ik die namens het kabinet aan de Onderzoeksraad heb verstuurd, treft u hierbij aan. In de bijlage bij die brief wordt per aanbeveling aangegeven hoe deze overgenomen wordt en welke vervolgacties in gang zijn gezet.

*Tot slot*

Samen met betrokken partijen zijn we aan de slag met de opvolging van de aanbevelingen langs de lijnen zoals geschetst in deze brief en in bijgaande brief aan de Onderzoeksraad. De eerste maatregelen moeten voor het volgende vaarseizoen zijn geëffectueerd. Ik besef dat het aanvullend onderzoek een enorme opgave is voor de keuringsinstanties en onzekerheid geeft voor reders. Tegelijkertijd is het essentieel om ervoor te zorgen dat de historische zeilvloot bij de aanvang van het volgende vaarseizoen aantoonbaar veiliger is. Over de voortgang zult u vóór 1 april 2024 worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers