

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'VEILIGHEID HISTORISCHE ZEILVLOOT - EEN OPVOLGINGSONDERZOEK NAAR AANLEIDING VAN TWEE VOORVALLEN IN 2022'

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de letterlijke tekst weer van de reactie van inzagepartijen. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van verwerken van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Bureau Scheepvaart Certificering	4.3		U spreekt hier over uitbesteding van inspecties door het NBKB aan een verzekeringsmaatschappij. Dit is niet juist. De inspecteurs van de betreffende instantie zijn als NBKB inspecteur actief en houden zich vanuit die rol bezig met het inspecteren en certificeren van binnenvaartschepen.	Nee	Niet alle keuringsbureaus voeren de aan hen gemandateerde werkzaamheden zelf uit. Zo huurt één keuringsbureau experts van een verzekeringsmaatschappij in voor het inspecteren van mast en tuigage.
2	Bureau Scheepvaart Certificering	4.5		Hierin geeft u aan dat de keuringsinstanties zijn gemandateerd voor het uitvoeren van inspecties. Ons inziens is dit niet juist. Op basis van o.a. een accreditatieverklaring heeft ILT middels een beschikking de verschillende partijen aangewezen als keuringsinstantie voor binnenschepen. In deze beschikking belast ILT de keuringsinstanties met het onderzoeken van binnenvaartschepen binnen bepaalde pakketten. Daarnaast heeft ILT de keuringsinstanties gemandateerd voor de afgifte van certificaten.	Deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
3	Bureau Scheepvaart Certificering	4.5		'Tien volledige inspecties komen overeen met ongeveer dertig uitgevoerde inspectiebezoeken' dit impliceert dat een inspecteur tijdens het certificeringstraject gemiddeld 3x aan boord komt van het betreffende schip. Dit is meestal niet het geval. Voor een volledige inspectie kan één inspectie aan boord voldoende zijn, het kan ook zijn dat er meerdere bezoeken aan boord nodig zijn. Dit is echter geheel afhankelijk van het scheepstype, de staat van het schip en de wijze waarop het schip aangeboden wordt. Voor een zeilend passagiersschip zullen er doorgaans ten minste 2 bezoeken aan boord plaatsvinden, eenmaal als het schip droog staat en eenmaal als het schip te water ligt.	Nee	De gebruikte getallen zijn afkomstig uit het huidige SAP-I004-NL en waar de RvA de competentie van de inspecteurs op beoordeelt. Als voor een zeilend passagiersschip er doorgaans maar 2 bezoeken zijn voor een volledige inspectie is de mogelijkheid om kennis op te doen voor een inspecteur nog kleiner.
4	De BBZ	Algemene opmerking		Bij het lezen van het rapport zou de indruk kunnen ontstaan dat bepaalde veiligheidsinformatie voor bemanningen en eigenaren van zeilschepen alleen via de BBZ verkrijgbaar zou zijn, of alleen toegankelijk is voor BBZ leden. Sinds 2017 publiceert de BBZ alle veiligheidsrelevante informatie, waaronder de ontwikkelde branchenorm Rondhouten, op het open deel van onze website én op de openbare website Veiligheidskompas.eu. We attenderen bemanningen en eigenaren op die publicaties via onze eigen kanalen maar ook via Zeepost en soms andere media. Hetzelfde geldt voor de BBZ workshops: ze zijn voor iedereen toegankelijk en we spannen ons erg in om een zo breed mogelijke groep te bereiken. De BBZ heeft er voor gekozen om ook niet leden zo veel als mogelijk te betrekken in de discussie over veiligheid.	Nee	Dat de BBZ verder probeert te reiken dan alleen het eigen ledenbestand staat benoemd in paragraaf 4.2. De BBZ is sinds september 2019 ook begonnen met het delen van kennis via het Veiligheidskompas. Dat is een openbaar online kenniscentrum voor de chartervaart. In de bijbehorende voetnoot wordt verwezen naar het Veiligheidskompas.
5	De BBZ	4.2.1	'De BBZ...informatie'	De tekst zou kunnen luiden: 'de meeste leden' ipv 'al haar leden'. Het is (nog) niet gelukt om iedereen persoonlijk te spreken.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
6	ILT	Algemeen	ItRo	IntoRO	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
7	ILT	2.2.2	26	Aantal bedden voor passagiers = 28 volgens CvO	Nee	De website van de verhuurders geeft aan dat er voor 26 passagiers slaapplekken zijn.
8	ILT	3.1	De inspecteur...rapporteren	Dit is wat te kort door de bocht. Bij twijfel is de instructie het onderzoek uit te breiden of de ILT in te schakelen voor advies.	Nee	In de IntoRO staat deze instructie niet vermeld. In de overeenkomst die ILT heeft met de keuringsinstanties ten behoeve van de statutaire certificeringswerkzaamheden voor binnenvaartschepen wordt alleen aangegeven dat contact op moet worden genomen indien er afwijkingen zijn van het vigerende normenkader (ES-TRIN).
9	ILT	3.1	De inspecteur kan uitsluitend voor hem zichtbare gebreken of tekortkomingen signaleren en rapporteren. Het opsporen van verborgen gebreken is geen onderdeel van deze inspectie	Tijdens de inspectie beprikt/beklopt de inspecteur rondhouten om verborgen gebreken op te sporen.	Deels	Wat hier bedoeld wordt is dat de inspecteur alleen voor hem zichtbaar te maken gebreken en tekortkomingen kan inspecteren. Kloppen en prikken is onderdeel van de normale inspectiemethode en voor de inspecteur de methode om gebreken voor hem zichtbaar te maken. De tekst ter verduidelijking hierop aangepast.
10	ILT	Hst 4 / paragraaf 4.2.1	"De t/m stellen." schrappen.	Aangegeven wordt dat de leden van het platform bij directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) een verzoek hebben ingediend om het werken met de branchenorm wettelijk verplicht te stellen. DGLM zelf komt een verzoek van het platform dat bij DGLM is ingediend nergens tegen. Wel heeft DGLM op 27-2-2023 om 16:41 uur in cc een mail van BBZ aan ILT ontvangen, maar het verzoek van BBZ in deze mail was gericht aan ILT: "Het verzoek aan ILT is om, in afwachting van mogelijk wettelijke aanpassingen, het gebruik van de branchenorm nog dit voorjaar op te leggen aan beroepsmatige zeilschepen in de binnenvaart en in een instruction to RO keurende instanties te belasten met de uitvoering daarvan." Op basis van de mail van 27-2-2023 16:41 uur kan worden volstaan met het gedeelte "In afwachting van een mogelijke wettelijke aanpassing heeft het platform aan de ILT verzocht om het gebruik van de branchenorm op te leggen aan beroepsmatig varende zeilschepen in de binnenvaart en in een instructie (ItRO) keuringsbureaus te belasten met de uitvoering daarvan....etc."	Deels	De tekst is ter verduidelijking aangepast.
11	ILT	4.2.1	De leden...kan aantonen	Dit is niet correct. De ILT, in het bijzonder de CvD, heeft wel degelijk de bevoegdheid open normen in te vullen (bijvoorbeeld door voorwaarden zoals die uit de branchenorm verplicht te stellen) zo lang deze niet bovenwettelijk zijn. Dit verzoek is echter nooit bij de CvD terechtgekomen.	Nee	Het gaat om het antwoord wat op de vraag vanuit het platform is gegeven door ILT. In een mail op 20-4-2023 om 09.02 uur aan de BBZ geeft ILT (met DGLM in cc) zelf aan: "Ik heb aangegeven dat de ILT niet zomaar een dergelijk norm verplicht kan stellen en het de vraag is of dit aan de ILT is en het passend is bij de rol en taken van de keuringsinstanties. De ILT is immers geen wetgever. Daarbij heb ik aangegeven dat het de vraag is of een dergelijke gedetailleerde norm, die middelvoorschriften voorschrijft passend is." Het feit dat dit niet van de Commissie van Deskundigen komt is voor een organisatie van buitenaf niet te zien en illustreert hoe versnipperd ILT is ingericht. Het feit dat binnen het (overkoepelende) programma Inspectie en Certificering niet bekend is wat de bevoegdheden van de CvD als onderdeel van de ILT zijn is mede illustrerend.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
12	ILT	4.3.1	Er is geen overzicht van de schepen met hun overgangsbepalingen en certificaten, omdat een eigenaar niet verplicht is zijn schip exclusief bij één van de erkende keuringsbureaus te laten (her)certificeren	In WIOB worden schepen en certificaten geregistreerd. Dit systeem is toegankelijk voor de bureaus en de ILT.	Ja	Er wordt hier bedoeld dat er geen centraal dossier is van een schip. Nu staan in het WIOB de certificaten en bewijs van tuigages en kan men zien tot hoe lang deze geldig zijn. Wat ontbreekt zijn de inspectierapporten met opmerkingen en aandachtspunten waar men bij het schip eerder naar gekeken heeft. Alleen de eigenaar beschikt over dit complete dossier want bij wisseling van keuringsinstantie worden de inspectierapporten niet standaard overgedragen.
13	ILT	4.3.1	Dit keuringsbureau...uitvoeren	Dit is wel zichtbaar in WIO-B	Ja	De zin is verwijderd.
14	ILT	4.3.1	Daardoor was er vanuit de ILT en de keuringsbureaus geen zicht op welke masten en tuigage wanneer en door wie zijn gekeurd en of de herinspectie van de masten en tuigage al had plaatsgevonden	Alle geldige BvT's stonden in WIOB.	Nee	Uit interviews komt naar voren dat het Bewijs van Tuigage pas sinds eind 2019 in het WIOB worden geregistreerd en dat dit achterliep. Ook bleek dat het oudere Bewijs van Tuigage (dat juist aan het verlopen was) nog niet in het WIOB stond. Na het voorval met de Risico is hier een inhaalslag op gemaakt.
15	ILT	4.3.1 / blauwe kader	Voor masten...moet worden	Dit was reeds in het BSB geregeld. In 2019 zijn slechts de tijdsintervallen aangescherpt van 2/2/6 naar 2,5/5 jaar.	Nee	Letterlijke tekst van website ILT (https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2019/10/07/instructie-nummer-5-uitvoeren-van-periodieke-keuringen-op-de-tuigage-van-zeilende-passagiersschepen): Voor masten is dit nog aangescherpt door ook minimale intervallen op te nemen wanneer de mast voor inspectie gestreken en/of onttakeld moet worden.
16	ILT	4.3.1	De ILT startte na het ongeval in augustus 2022 een onderzoek naar de certificaten van de schepen van de historische zeilvloot en heeft op basis daarvan op 15 september 2022 39 schepen aan de ketting gelegd.	Zie https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2022/09/15/schepen-geen-geldige-certificaten . Schepen zijn niet aan de ketting gelegd. De eigenaren zijn geïnformeerd dat zij niet mogen varen zonder geldig certificaat.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
17	ILT	4.3.2	Het gebrek aan overzicht voor onder andere het BvT, werd veroorzaakt door het missen van een centrale database met looptijden. Zo kon het gebeuren dat het BvT van de Risico was verlopen, zonder dat de toezichhoudende instanties dit hadden gezien.	Centrale database (WIOB) was aanwezig.	Deels	Het klopt dat een Bewijs van Tuigage in het WIOB geregistreerd staat maar daarmee is er nog geen overzicht. Er is voor het Bewijs van Tuigage geen signaalfunctie met betrekking tot verlopen. Met een scheepsnummer kan men alleen gericht zoeken op een individueel schip. Dit is ter verduidelijking opgenomen in de tekst.
18	ILT	4.3.2	Zo kon...eerder keuringen	Dit is niet correct, deze informatie stond in WIO-B. De procedure-afspraken met keurende instanties is bovendien: indien een schip geschorst is in WIO-B (zoals de risico) dient altijd contact te worden opgenomen met de ILT.	Nee	Het klopt dat een Bewijs van Tuigage in het WIOB geregistreerd staat maar daarmee is er nog geen overzicht. Er is voor het Bewijs van Tuigage geen signaalfunctie met betrekking tot verlopen. Met een scheepsnummer kan men alleen gericht zoeken op een individueel schip. Dit is ter verduidelijking opgenomen in de tekst.
19	ILT	4.3.2	Alleen de schipper heeft het overzicht over alle keuringen en certificaten	Dit geldt als schipper ook eigenaar/exploitant is. De eigenaar hoort overzicht te hebben over alle keuringen en certificaten. Bij een zetschipper/ loondienstschipper is daar in de praktijk geen sprake van dat hij dat overzicht heeft!	Deels	Ook een schipper in loondienst hoort op de hoogte te zijn van de geldigheid van de certificaten et cetera. Dat dat in praktijk niet zo is, maakt het niet beter. Een schipper is eindverantwoordelijk aan boord. In de tekst is 'eigenaar' toegevoegd.
20	ILT	4.3.2	Dat betekent dat een eigenaar een keuring aan kan vragen en de inspecteur daarbij op niets anders kan afgaan dan de informatie die hij ontvangt en dat wat hij daar ter plekke aantreft.	Dossier kan op verzoek overgedragen worden naar andere keuringsinstantie.	Nee	Het dossier kan alleen met toestemming van de eigenaar worden overgedragen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
21	ILT	4.3.2	Dit maakt dat bij wisseling van keuringsbureau, het bureau afhankelijk is van de informatie die de eigenaar hem verstrekt en het beeld wat de inspecteur van het bureau aan boord aantreft.	Zie opmerking hierboven (nummer 20).	Nee	Het dossier kan alleen met toestemming van de eigenaar worden overgedragen.
22	ILT	4.4	De ILT heeft de taak van het keuren van de historische zeilschepen in november 2013 overgedragen naar de markt en laat sindsdien het keuren over aan drie private keuringsbureaus. Op basis van deze keuringen zijn de keuringsbureaus door de ILT gemandateerd om ook een binnenvaartcertificaat en/of Bewijs voor Tuigage uit te geven. De ILT besloot tot het uitbesteden van de certificerende en keurende taken door beleidskeuzes vanuit de politiek.	De taken zijn overgedragen door het Ministerie. De bureaus zijn door de Minister erkend voor het uitvoeren van onderzoeken en hebben het mandaat om namens de Minister certificaten af te geven. De Minister besloot tot uitbesteding van de taken.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
23	ILT	4.4.1	De inventarisatie laat zien dat de ILT toezicht houdt op 35 stelsels waarvoor veiligheidscertificaten worden uitgegeven. Binnen deze sectoren moet de ILT erop toezien dat alle onderdelen aan de wettelijke eisen voldoen.	Zie https://www.ilent.nl/documenten/signaalrapportages/2023/01/26/signaalrapportage-meer-inzicht-in-en-toezicht-op-certificering . De ILT is niet in alle stelsels aangewezen als toezichthouder. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt in 35 certificeringsstelsels toezicht op taken die uitgevoerd worden door erkende of aangewezen partijen of die zijn uitbesteed aan private partijen.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
24	ILT	4.4.1	De ILT besteedt veel van haar taken uit aan ongeveer 1500 certificerende instellingen: particuliere bedrijven die namens de ILT keuringen uitvoeren en certificaten afgeven.	Het is niet de ILT. Conformiteitsbeoordeling door private partijen volgt vaak uit Europese of nationale wetgeving.	Ja	De tekst is ter verduidelijking aangepast.
25	ILT	4.4.1	Publieke Instellingen	Gehanteerd wordt : Particuliere Instellingen.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
26	ILT	4.4.1	Hierbij wil het onderzoeksteam wel aangeven dat de ILT verantwoordelijk is om de PI's te voorzien van het normenkader om certificeringswerkzaamheden uit te voeren aan boord van de "bruine vloot", tot op heden is dit formeel nog niet gebeurd.	Met <i>normenkader</i> werd verwezen naar de beleidsregel. In plaats van de beleidsregel is de ItRo-5 opgesteld. ES-TRIN is het normenkader voor wat betreft de technische eisen. Zie rapport 'Intensivering van het toezicht op de keuringsinstantie voor de bruine vloot': Op de vraag welke voorschriften (welke technische items) bij het onderzoek ten grondslag liggen aan het verstrekken van het mast en tuigagecertificaat, wordt door alle PI's aangegeven dat het beschreven normenkader in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) bekend is en wordt gehanteerd. De wijziging op de beleidsregel is nog niet officieel gepubliceerd in de Staatscourant en kan daardoor nog niet worden gehanteerd als vastgesteld normenkader.	Nee	Deze passage is een citaat uit het rapport <i>Intensivering van het toezicht op de keuringsinstantie voor de bruine vloot</i> . Ter verduidelijking is de passage die wordt aangehaald cursief gemaakt.
27	ILT	4.4.2	De opdracht vanuit de ILT aan de markt-partijen (zes in totaal, drie in praktijk voor de historische zeilvaart op de binnenwateren) is beperkt tot controle op het naleven van de relevante ES-TRIN voorschriften.	De bureaus zijn Europees/nationaal door de Minister erkend voor het uitvoeren van onderzoeken en hebben het mandaat om namens de Minister certificaten af te geven.	Ja	In de tekst verduidelijkt dat de opdracht van de instellingen het uitvoeren van onderzoek/keuringen is die zich beperkt tot controle op het naleven van relevante ES-TRIN voorschriften.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
28	ILT	4.4.2	De Commissie...schemabeheerder	Dit lijkt niet correct. De schemabeheerder heeft als doel partijen bij elkaar te brengen en standaarden te harmoniseren. De CvD heeft te veel sturingsmogelijkheden om zelf als schemabeheerder te opereren.	Ja	De zin is verwijderd.
29	ILT	4.4.2	De Commissie van Deskundigen heeft een rol als schemabeheerder.	Een schemabeheerder is een rol bij accreditatie waarbij de schemabeheerder een generieke norm stelt. De Commissie van Deskundigen beoordeelt afwijkingen van individuele schepen, geen generieke eisen/voorschriften (zie ook het kader op deze pagina).	Ja	De zin is verwijderd.
30	ILT	4.4.2	'Naar de keuringsbureaus toe heeft de ILT twee belangrijke verantwoordelijkheden. De eerste heeft te maken met de verantwoordelijkheid als de Commissie van Deskundigen voor het van toepassing zijnde normenkader.	Het normenkader is vastgelegd in ES-TRIN en de door de ILT opgestelde instructies.	Nee	Het gaat hier om een citaat vanuit ILT zelf. Ter verduidelijking hebben wij dit cursief gemaakt. De opmerking illustreert wel de onduidelijkheid rondom de Commissie van Deskundigen.
31	ILT	4.4.2	De tweede verantwoordelijkheid betreft het toezien op de bureaus. Ook heeft de Commissie van Deskundigen een verantwoordelijkheid in het erkennen van bedrijven met specialistische kennis (erkende instellingen) die deelwerkzaamheden uitvoeren in het kader van onderzoek.'	Toezien op de bureaus is geen taak van de Commissie van Deskundigen, maar van de ILT.	Nee	Het gaat hier om een citaat vanuit ILT zelf. Ter verduidelijking hebben wij dit cursief gemaakt. De opmerking illustreert wel de onduidelijkheid rondom de Commissie van Deskundigen.
32	ILT	4.4.2	Doordat de verantwoordelijkheden in de toezichthoudende keten herhaaldelijk zijn gemandateerd, is voor deze keten een systeem ontstaan waarmee de minister van Infrastructuur en Waterstaat het onafhankelijk toezicht niet kan waarmaken.	Bevoegdheden zijn rechtstreeks door de Minister gemandateerd aan de bureaus. Dat herhaaldelijk is gemandateerd blijkt ook niet uit het rapport.	Ja	De zin verwijderd en vervangen door een samenvattende conclusie die wel in de tekst staat: Doordat het toezicht vanuit de ILT tekort schiet zijn er twijfels of certificaten wel terecht worden afgegeven.
33	ILT	4.5	De ILT is de partij die de taak aan de markt heeft uitbesteedt en daarmee de normgever.	Op basis van accreditatie heeft de Minister de keuringsinstanties erkend voor het doen van onderzoek. Voor het afgeven van certificaten heeft de Minister de keuringsinstanties gemandateerd.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
34	ILT	4.5.1	Het SAP omschrijft het beoordelingsproces voor een specifieke accreditatie.	Het SAP is het accreditatieprotocol van de Raad voor Accreditatie, waaraan de ILT op verzoek een bijdrage heeft geleverd.	Nee	Voor kennisgeving aangenomen.
35	ILT	4.5.1	Het huidige SAP dateert uit 2016, nadat de keuringsbureaus door de ILT werden gemandateerd voor het uitvoeren van de inspecties en destijds in samenwerking met de ILT opgesteld.	Het SAP heeft betrekking op de onderzoeken, waarvoor de keuringsinstanties zijn gemandateerd door de Minister.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
36	ILT	4.5.1	De coördinerende functie betreffende het certificeringsstelsel ligt bij de ILT, zij zijn de bevoegde autoriteit en hebben tevens de rol van Commissie van Deskundigen zoals beoogt in onder andere het ES-TRIN.	De kop van deze alinea is 'Rol ILT'. De verantwoordelijkheid van het stelsel ligt niet enkel bij de ILT, maar ook bij het beleidsdepartement.	Nee	Onder de kop wordt de rol van de ILT verder uitgewerkt. Dat niet alleen de ILT verantwoordelijk is wordt ook benoemd in de eerste zin waarin staat vermeld dat de overheid overkoepelend verantwoordelijk is voor de beleidsontwikkeling, het wettelijk kader en handhaving van de wettelijke regels.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
37	ILT	4.5.2	De RVA...'moeilijkste schepen'	Hoe bepaalt de RVA dit? Een alinea eerder wordt aangegeven dat het voor de RVA niet duidelijk is op welke dossiers en op welk soort schepen gefocust moet worden.	Nee	De pakkettenstructuur komt uit de binnenvaartregeling bijlage 3.11 en is opgenomen in het SAP waarvan de inhoud is afgestemd met de ILT. In de eerste alinea van deze paragraaf staat ook dat het SAP uit 2016 moet worden herzien waarbij de RvA heeft aangegeven de pakkettenstructuur complex te vinden en voor de duiding in de regelgeving afhankelijk te zijn van ILT. In haar antwoord op de aanbevelingen uit het rapport <i>Mastbreuk Harlingen</i> in januari 2018 geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook aan dat de RvA en de ILT gezamenlijk het destijds opgestelde specifieke accreditatieprotocol (SAP-I004) gaan herzien. Hierbij zouden de wettelijke documenten die de inspectiemethoden beschrijven meer in detail worden uitgewerkt. Tevens zou het beleid voor het bijwonen door de RvA van activiteiten van geaccrediteerde instellingen worden herzien. Ook de scope van accreditatie zou opnieuw gedefinieerd worden.
38	ILT	4.5.2	Voor pakket...praktijkspectie	Deze zinnen spreken elkaar tegen. De historische zeilvloot is voor het overgrote deel kleiner dan 45 meter. Dit botst dus niet met de hotelschepen met meer dan 100 passagiers.	Deels	Voor beide pakketten (3 en 4) zijn de hotelschepen als het moeilijkst aangemerkt. Ter verduidelijking is de passage tekstueel aangepast.
39	ILT	4.5.2	De specifieke kennis die hiervoor noodzakelijk is, ontbreekt bij de RvA en de ILT.	Het opstellen van het SAP is een verantwoordelijkheid van de RvA, zij dient dit onafhankelijk op te stellen, danwel hiervoor een schemabeheerder aan te wijzen.	Nee	In haar antwoord op de aanbevelingen uit het rapport <i>Mastbreuk Harlingen</i> in januari 2018 geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook aan dat de RvA en de ILT gezamenlijk het destijds opgestelde specifieke accreditatieprotocol (SAP-I004) gaan herzien. Hierbij zouden de wettelijke documenten die de inspectiemethoden beschrijven meer in detail worden uitgewerkt. Tevens zou het beleid voor het bijwonen door de RvA van activiteiten van geaccrediteerde instellingen worden herzien. Ook zou de scope van accreditatie zal opnieuw gedefinieerd worden.
40	ILT	4.5.2	De ILT moet de normen voor de keuringsbureaus aangeven en de RvA controleert of de bureaus zich daaraan houden.	De wetgever is verantwoordelijk voor het opstellen van de norm. De RvA is verantwoordelijk voor het opstellen van het accreditatieprotocol.	Ja	Het is aan de Commissie van Deskundigen om aan te geven hoe de normen geïnterpreteerd moeten worden. De tekst is aangepast door dit toe te voegen.
41	ILT	4.5.2	Door de beperkte capaciteit en het ontbreken van concrete afspraken met de ILT, is het voor de RvA niet duidelijk op welke dossiers en op welk soort schepen gefocust moet worden.	Deze taak dient de RvA zelfstandig uit te voeren. Het is niet duidelijk welke concrete afspraken hier worden bedoeld.	Deels	Hier wordt de herziening van het SAP bedoeld zoals is toegezegd door de Minister in januari 2018. Ter verduidelijking dit in de tekst toegevoegd.
42	ILT	4.5.2	Voor het kennisniveau van de keuringsbureaus en de daarbij aangesloten inspecteurs zijn geen specifiek omschreven eisen.	Deze eisen zijn onderdeel van de ISO-17020 norm en daarmee onderdeel van de accreditatie door de RvA.	Nee	De standaard ES-TRIN beschrijft de technische en veiligheidseisen voor binnenvaartschepen, maar stelt zelf geen competentie-eisen aan het inspectiepersoneel. Een inspecteur moet conform ISO/IEC 17020, artikel 6.1.3. kennis hebben van de eisen en de inspecties op basis van deze eisen kunnen uitvoeren. Iedere inspectie-instelling bepaalt zelf op welke wijze zij hier invulling aan geeft en welke competentie-criteria van toepassing zijn voor haar inspecteurs, met daarbij de algemene eisen uit de ISO/IEC 17020 in acht nemend.
43	ILT	4.5.2	De ILT heeft het mandaat voor uitgifte van certificaten rechtstreeks aan de keuringsbureaus gegeven.	De Minister heeft de bureaus gemandateerd.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
44	ILT	4.5.2	De ILT doet dit op basis van de accreditatie door de RvA voor inspectie-instellingen en niet op basis van accreditatie voor certificering-instellingen.	De accreditatie door de RvA is de basis voor het uitvoeren van het onderzoek. Het mandaat betreft het afgeven van certificaten namens de Minister.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
45	ILT	4.5.2	Er zijn inspectie-instellingen, waaronder de keuringsbureaus vallen, die geaccrediteerd worden voor het doen van een inspectie, wat een momentopname is.	De bureaus worden jaarlijks opnieuw beoordeeld door de RvA.	Deels	Het punt wat gemaakt wordt is dat de keuringsbureaus geaccrediteerd zijn als inspectie-instelling en niet als certificering-instelling. Dit staat los van het feit hoe vaak de bureaus door de RvA worden beoordeeld. Tekst is aangepast ter verduidelijking.
46	ILT	4.5.2	Zo moet bij een geaccrediteerde certificatie-instelling het certificatie-dossier bij wisseling worden overgedragen	Dossier kan op verzoek overgedragen worden naar andere keuringsinstantie.	Nee	Het dossier kan alleen met toestemming van de eigenaar worden overgedragen.
47	ILT	4.5.2	Omdat de ILT de deskundigheid van de keuringsbureaus koppelt aan de accreditatie voor inspectie-instellingen van de RvA is de samenwerking tussen de RvA en de ILT van belang.	De Minister.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
48	ILT	4.5.2	De deskundigheid en het kennisniveau van de inspecteurs van de keuringsbureaus heeft geen duidelijke toetsing.	Onderdeel van de ISO-17020 norm.	Nee	De ISO17020 stelt de inhoudelijk eis. De ISO17020 laat het aan de inspectiebedrijven om aan te tonen dat zij voldoen aan deskundigheid. Hiervoor moeten zij in het geval van de historische zeilvloot zelf aangeven welke competentiecriteria er voor hun personeel zijn door de criteria te definiëren, in het kwaliteitssysteem te verwerken en te monitoren. Bij een accreditatie-beoordeling moeten de inspectie-instellingen aan de RvA aantonen dat zij competentiecriteria hebben opgesteld en dat hun inspecteurs aan deze criteria voldoen.
49	ILT	5.1	Binnen het programma Certificering en inspectie dat in 2020 van start ging, wordt dit rapport uit 2018 buiten beschouwing gelaten en begint de ILT met een nieuw onderzoek.	Juiste naam is programma Inspectie en Certificering. Binnen het programma is gestart met het stelsel binnenvaart, en niet specifiek met de bruine vloot.	Deels	De naam van het programma is gewijzigd. De historische zeilvloot maakt onderdeel uit van de binnenvaart, waarbij de aanbeveling uit het rapport <i>Mastbreuk Harlingen</i> aanleiding is geweest voor de start van het programma Regie Toezicht Externe Relaties en Producten (RTERP), wat later verbreed is naar het programma Inspectie en Certificering. De tekst is hierop aangepast.
50	ILT	5.2	Ook is...Deskundigen	Welke onduidelijkheid? Invulling van de rol? Of bevoegdheden? Indien het tweede wordt dit niet herkend.	Nee	Hier wordt onduidelijkheid over zowel invulling als bevoegdheden bedoeld. Opmerkingen (zie opmerking 30 en 31) met betrekking tot de Commissie van Deskundigen illustreren deze onduidelijkheid.
51	ILT	5.2	De historische...rondvaartboten	Dit is niet juist, zie vorige opmerking (opmerking 38) hierover.	Nee	Voor zowel pakket 3 als pakket 4 zijn de hotelschepen als moeilijkste aangemerkt.
52	ILT	5.2	Beschouwt	Beschouwd	Ja	De tekst is aangepast.
53	ILT	5.2	Dat de ILT besloot tot het uitbesteden van de certificerende taken was politiek gestuurd; de overheid wilde meer marktwerking en zich meer focussen op toezicht.	Besluit van de Minister.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
54	ILT	5.2	Er zijn goed onderlegde schippers/ eigenaren, maar er varen ook historische zeilschepen met een minder bekwame bemanning. Het beschikken over alle benodigde kennis en vaardigheden voor het varen met een historisch zeilschip is geen onderdeel van een verplichte opleiding. Daardoor ligt de verantwoordelijkheid voor deskundig zijn en daarmee ook de risicobeheersing, op dit moment volledig bij de schippers/ eigenaren. Passagiers kunnen niet nagaan op welke manier schippers deze verantwoordelijkheid hebben ingevuld.	Niet een puur feitelijke opmerking, maar wel een in onze ogen verder onderbelicht stuk is het onderdeel verantwoordelijkheid schippers/ eigenaars. Misschien goed de passage te verduidelijken/uit te diepen. We lezen namelijk dat er veel wisselingen zijn geweest onder eigenaren van de bruine vloot, er kennis is verdwenen. Hoe vaardig is het personeel aan boord, gezien de grote hoeveelheid aan onwetende meevarenden per vaart?	Nee	De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.
55	ILT	5.3	Door veel waarde te hechten aan certificering, laat de ILT meer over aan de markt.	Het Ministerie.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
56	ILT	Bijlage C	Een derde handje...verdeeld wordt	Juiste definitie: Een derde handje is een takelset met een éénschijfsblok en een tweeschijfsblok dat moet voorkomen dat een extra persoon (extra handje) nodig is om genoeg kracht te hebben voor bijvoorbeeld het straktrekken van een lijn.	Nee	De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.
57	ILT	Bijlage C	Een D-sluiting...hijsmiddelen onderling	Een D-sluiting wordt niet per definitie voor het hijsen van lasten gebruikt. Een sluiting is een metalen verbindingstuk waarvan de opening met een uitneembare pen of bout afgesloten kan worden. Hiermee kunnen twee onderdelen met een oog verbonden worden. Hierbij kan het gaan om hijstuig, maar ook bijvoorbeeld om een stag. De D wijst op de vorm van de sluiting	Deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
58	ILT	Bijlage C	Een gaffel...is bevestigd	Ook de bezaan wordt vaak aan een gaffel gehesen. Dus: een gaffel is een rondhout waarmee een gaffelzeil wordt gehesen.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
59	ILT	Bijlage C	Harpsluiting	zie opmerking bij D-sluiting. Een harpsluiting is niet essentieel bij het hijsen en heffen van lasten	Deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
60	ILT	Bijlage C	Steng	Wordt niet gedefinieerd in begrippenlijst. Suggestie: rondhout waar mee de mast verlengd kan worden.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
61	ILT	Bijlage C	Want	Definitie want is te beperkt. Ook bijvoorbeeld alle lijnen waarmee de zeilen worden bediend vallen onder het (lopend) want. Zie ook: https://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/index.php?woord=w#want	Deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
62	NBKB	4.3.1	Zo huurt...mast en tuigage	Hier staat dat één keuringsbureau experts van een verzekeringsmaatschappij inhuurt. Het gaat hier over het NBKB. Echter is dit niet juist. Wij hebben een samenwerkingsovereenkomst met diverse inspecteurs, waarvan er een aantal werkzaam zijn bij een verzekeringsmaatschappij. Maar er zijn er ook die voor zichzelf werken of voor een expertisebureau. De samenwerkingsovereenkomst heb ik bijgevoegd ter verduidelijking. Dit is de meeste recente versie die op dit moment door alle inspecteurs opnieuw moeten worden getekend.	Ja	Het klopt dat er een samenwerking is met diverse inspecteurs. Voor de mast- en tuigagekeurders geldt dat deze alle werkzaam zijn bij dezelfde verzekeringsmaatschappij. Op één zelfstandige inspecteur na die ook zelf als schipper/eigenaar onderdeel is van de zeilende chartervaart. De tekst is hierop aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
63	NBKB	4.4	De ILT...keuringsbureaus.	Hier staat dat het keuren van historische zeilschepen in november is overgedragen naar de markt. Dit is niet helemaal correct. Alle werkzaamheden, m.u.v. de keuring van mast- en tuigage, waren overgedragen aan de markt. Het NBKB kwam er pas in september 2016 achter dat er inspecteurs waren, waar het NBKB een samenwerkingsovereenkomst mee had, die namens de ILT, mast- en tuigagekeuringen uitvoerden. Nadat het NBKB dit had ontdekt, heeft het NBKB in overleg met ILT deze keuringen binnen het eigen inspectieregime gebracht. Het is dus niet zo dat ILT deze werkzaamheden al in 2013 had overgedragen naar de markt. Dat is waarschijnlijk ook één van de redenen dat het niet in het SAP was opgenomen. Dit weet ik niet zeker omdat ik pas vanaf augustus 2015 werkzaam ben bij het NBKB.	Nee	Mast- en tuigage keuringen zijn nooit door ILT zelf uitgevoerd maar werden eerder uitgevoerd door Register Holland.
64	NBKB	5.2	Op de...keuringen en inspecties.	De opmerking die gemaakt is tijdens de bijeenkomst op 29 september 2022 was meer een idee dan dat het over de juiste methode zou gaan. Mijn collega zat bij een eigenaar in de buurt en die zat al een hele tijd opmerkingen te maken over de inspectiemethode. De eigenaar haalde ook de inspectie door handhaving en keuring door keurders door elkaar. De eigenaar vond ook dat je niet met een mes in de houten giek moet prikken, terwijl dit een gangbare inspectiemethode is. De opmerkingen waren dus erg suggestief op dit gebied en er werden geen voorbeelden genoemd.	Deels	In diverse gesprekken die door de Raad gevoerd zijn, werden er vraagtekens gesteld bij de deskundigheid van sommige keurders. Dit is ter verduidelijking toegevoegd.
65	NBKB	5.3		Het breken van een gaffel. In dezelfde paragraaf wordt gesteld dat de gaffel van de bezaansmast niet meer mocht worden gebruikt in verband met houtrot. Er is echter geen causaal verband tussen de twee gaffels, hetgeen nu wel wordt gesuggereerd. Daarnaast weten wij niets van houtrot. Wij hebben de delen niet gezien. We hebben alleen een foto van een opvarende, zoals in bijgevoegd rapport is te lezen. De voornaamste reden van het breken van de gaffel was dat door een verkeerde zeilmanoeuvre, waarbij de passagier niet de instructie van de schipper heeft opgevolgd, een veel te grote kracht op de gaffel kwam waardoor het houten deel uit het stalen deel was gescheurd. Het is dus een samenloop van omstandigheden. Ik hoop dat dit meer inzicht geeft en een objectieve boordeling van hetgeen is voorgevallen.	Nee	Het feit dat vermeld wordt dat de gaffel van de bezaansmast niet meer gebruikt mocht worden door houtrot, is een feitelijke weergave van wat op het Bewijs van Tuigage staat. De Raad heeft een melding en foto's van de breuk van de gaffel van de hoofdmast gekregen en deze informatie en foto's van de betreffende gaffel voorgelegd aan experts. Die geven aan dat er hier sprake is van een dusdanig slechte staat van het hout, dat dit bij een inspectie opgemerkt had kunnen worden. Tevens zou de gebruikte inwatergevoelige constructie (dicht kokerbeslag waar de gaffel in gestoken wordt) en het feit dat er rot zat in de bezaangaffel, een aanwijzing moeten zijn voor extra aandacht voor de rondhouten. Dat het hout van de gaffel van de hoofdmast niet goed meer was werd ook door de NBKB-inspecteur in het inspectierapport naar aanleiding van gaffelbreuk benoemd.
66	Raad voor Accreditatie	4.5.1	Deskundigheid en Competentie	Graag wijzigen naar "Competentie". Deze term wordt gebruikt in de ISO/IEC 17020 en gebruikt de RvA over het algemeen in de communicatie over haar beoordelingen.	Ja	Tekst aangepast en deskundigheid verwijderd.
67	Raad voor Accreditatie	4.5.1	De...stoffen	Deze zin lijkt niet afgemaakt, er ontbreekt een aantal woorden, zoals "zijn opgenomen". Daarnaast komt de opsomming van regelingen niet overeen met de opsommingen, zoals op de scope voor accreditatie. Onder meer gaat het over de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Graag de tekst in het rapport aan laten sluiten op de beschrijving op de scope voor accreditatie.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
68	Raad voor Accreditatie	4.5.2	En...blijft.	Binnen de RvA is sinds de tijd dat deze werkzaamheden onder acreditatie vallen altijd een contactpersoon voor inspecties binnenvaart beschikbaar geweest. Graag deze zin als volgt aanvullen: "... en dat het vinden van de juiste contactpersonen binnen ILT een obstakel blijft".	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
69	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Sinds...stil.	De RvA heeft sinds december 2022 vele pogingen gedaan om in contact te komen met de ILT om over binnenvaart en de te wijzigen SAP te spreken. Vanuit de ILT is hier geen gehoor aangegeven. Over de vele pogingen die de RvA heeft gedaan om in contact te komen met de ILT, staat in het interviewverslag: "Tot een aantal maanden terug wat het SAP nog steeds niet rond, omdat de RvA afhankelijk was van ILT voor inhoudskundigheid. Dit liep moeilijk en de RvA kwam er niet doorheen." Om die reden verzoekt de RvA deze zin aan te passen naar: "Sinds december 2022 liggen de gesprekken over de binnenvaartsector, ondanks meerdere pogingen vanuit de RvA om in contact te komen, stil."	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
70	Raad voor Accreditatie	4.5.2	De...regelgeving.	Over de duiding van de regelgeving komt de RvA graag in gesprek met de ILT. De ILT werkt als toezichthouder met de regelgeving. Voor inhoudskundigheid heeft de RvA technical assessors die beoordelen of de inspecteurs van een inspectie-instelling conform de geldende normen de competenties in huis hebben om de inspecties uit te voeren. Om die reden verzoekt de RvA het woord "inhoudskundigheid" te verwijderen uit deze zin.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
71	Raad voor Accreditatie	4.5.2	De...ILT.	Het gaat specifiek om kennis over de duiding van de regelgeving. De RvA verzoekt om deze zin als volgt aan te passen: "De specifieke kennis die noodzakelijk is voor de interpretatie van de regelgeving, ontbreekt bij de RvA en de ILT."	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.
72	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Door...worden.	De RvA focust in haar beoordelingen op de competenties die de inspecteur nodig heeft om de inspectie uit te voeren. De RvA neemt om deze competenties te beoordelen een steekproef van de dossiers en woont steekproefsgewijs werkzaamheden bij van de inspecteurs. Deze zin wekt de indruk dat de RvA in haar beoordelingen de focus legt op de (eigenschappen van) de schepen zelf. Bij de beoordelingen, die gericht zijn om onder meer de competenties van de inspecteurs te beoordelen, is een risicogerichte benadering van belang. Deze risicogerichte benadering wilde de RvA in afstemming met de ILT nader uitwerken. Daarom verzoekt de RvA om de zin als volgt te wijzigen: "Door de beperkte capaciteit en het ontbreken van concrete afspraken met de ILT, is het voor de RvA lastig om risicogericht te beoordelen."	Nee	Het gaat er hier om dat er ook bij de beoordelingen van de RvA (type) schepen zoals de historische zeilschepen niet aan bod komen. Dit staat in de alinea eronder nader uitgewerkt.
73	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Het...sectorbreed.	Deze zinnen en specifiek het gebruik van het woord "voorleggen" suggereert dat de RvA het werkvoorschrift goedkeurt en het werkvoorschrift bestempelt als zijnde een correcte interpretatie van wet- of regelgeving. De RvA beoordeelt of de inspectie-instelling na het vaststellen van een afwijking afdoende corrigerende maatregelen neemt om de competentie, onpartijdigheid en consistente bedrijfsuitvoering te borgen. De RvA toetst het werkvoorschrift niet aan de wet- en regelgeving. Daarom verzoekt de RvA deze zinnen als volgt aan te vullen: "...sectorbreed. De RvA toetst tijdens haar reguliere beoordelingen of de gebruikte werkvoorschriften voldoende helder zijn en zorgen voor een eenduidige uitvoering van de inspecties."	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzageactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
74	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Toch...zijn.	<p>In de bewoording "Toch gebruikt de RvA deze interviews om op die manier een gevoel te ontwikkelen over de mate waarin het keuringsbureau kundig is en of de inspecties betrouwbaar zijn." klinkt een oordeel richting de RvA door over wijze van beoordelen. Dit oordeel wordt verder niet onderbouwd. Om die reden verzoekt de RvA om het woord "toch" te verwijderen uit deze zin.</p> <p>Ook voor instellingen met relatief weinig medewerkers geldt dat zij baat kunnen hebben bij het inrichten van een kwaliteitsmanagementsysteem conform de ISO/IEC 17020 en dat zij accreditatie kunnen behalen. De omvang van een organisatie heeft geen relatie met de mate waarin kan worden voldaan aan de accreditatie vereisten. De RvA beoordeelt dit kwaliteitsmanagementsysteem tijdens de kantoorbeoordeling. Daarbij beoordeelt de RvA onder meer hoe de instelling aantoonbaar maakt dat een inspecteur competent is voor het uitvoeren van de inspecties. En hoe de instelling omgaat met allerlei signalen (zoals klachten, afwijkingen uit een interne audit, etc.) die de kwaliteit van de inspecties raken.</p>	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
75	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Toch...zijn.	<p>De RvA is het niet eens met de bewoording "Toch gebruikt de RvA deze interviews om op de manier een gevoel te ontwikkelen over de mate waarin het keuringsbureau kundig is en of de inspecties betrouwbaarheid. Dit woord "gevoel" heeft een zeer subjectieve connotatie. De RvA vormt op basis van de combinatie van een kantoorbeoordeling en bijwoningen een oordeel over de competentie, onpartijdig en de consistentie in de bedrijfsuitvoering van de inspectie-instellingen. Dit oordeel is bepalend voor het voortbestaan van een accreditatie.</p> <p>Om die reden verzoekt de RvA om deze zin als volgt aan te passen: "De RvA gebruikt deze interviews om een oordeel te vormen."</p>	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
76	Raad voor Accreditatie	4.5.2	Twee...vervult.	<p>Beleidsmatig is ervoor gekozen om het inspecteren van binnenvaartschepen uit te besteden aan de markt. En om accreditatie voor te schrijven voor de bedrijven die deze activiteit uitvoeren. In deze markt bevinden zich meerdere kleinere instellingen. Zoals in de opmerking hierboven beschreven volgt accreditatie een systematiek waarbij het kwaliteitsmanagementsysteem met een kantoorbeoordeling wordt beoordeeld. Dit geldt voor kleinere en grote instellingen die een accreditatie aanvragen. De RvA verzoekt om de regel "Twee van de drie...vervult." niet te vermelden met betrekking tot de accreditatie-beoordelingen. Met het in verband brengen van de grootte van de instelling en de beoordelingsmethode van de RvA suggereert de tekst dat de grootte van de instelling per definitie een negatieve invloed heeft op de competentie, onpartijdigheid of consistente bedrijfsuitvoering van de instelling.</p>	Nee	Het bekleden van meerdere functies van een persoon binnen een instelling en de nauwe samenwerking van medewerkers binnen een kleine instelling is een gegeven. Het is aan de Raad voor Accreditatie om te beoordelen in hoeverre dit van invloed is op de competentie, onpartijdigheid of consistentie van de bedrijfsvoering. Met het aanpassen van de zin (zie opmerking 74 en 75) is suggestie weggenomen dat dit een negatieve invloed heeft.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
77	Raad voor Accreditatie	H4	De...geborgd.	Zoals in de bovenstaande opmerking (69) aangegeven, heeft de RvA sinds december 2022 vele pogingen gedaan om in contact te komen met de ILT om over binnenvaart en de te wijzigen SAP te spreken. Vanuit de ILT is hier geen gehoor aan gegeven. Over de vele pogingen die de RvA heeft gedaan om in contact te komen met de ILT, staat in een interviewverslag: "Tot een aantal maanden terug wat het SAP nog steeds niet rond, omdat de RvA afhankelijk was van ILT voor inhoudskundigheid. Dit liep moeilijk en de RvA kwam er niet doorheen." Om die reden verzoekt de RvA in deze zin toe te voegen dat de RvA meerdere pogingen heeft gedaan om in contact te komen met de ILT. De RvA verzoekt om de zin als volgt aan te passen: "De informatie-uitwisseling tussen de ILT en de RvA verloopt vanuit de zijde van ILT moeizaam, waardoor de beide partijen hun controle en toezicht niet kunnen afstemmen opdat het publieke belang van die informatie uitwisseling wordt geborgd."	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
78	Raad voor Accreditatie	H4	De...krijgen.	Zoals in de bovenstaande opmerkingen aangegeven, mist de RvA geen inhoudskundigheid om de competentie van de inspecteurs te beoordelen. Wel wil de RvA betere duiding kunnen geven aan de regelgeving die geldt voor de binnenvaart (die de pakkettenstructuur met de diverse schepen voorschrijft, in bijlage 3.11 van de Binnenvaartregeling) en op basis van die duiding een risicogerichte benadering hanteren tijdens de beoordelingen. Om die reden verzoekt de RvA dat de tekst in de samenvatting wordt aangepast, zodat duidelijk is dat de pakkettenstructuur voorgeschreven is vanuit de regelgeving. En dat de RvA specifiek voor de duiding van de regelgeving kennis mist. De RvA verzoekt om de zin als volgt aan te passen: "De RvA toetst dit, maar mist specifieke kennis over de interpretatie van de regelgeving. Hotelschepen met soms meer dan 100 passagiers en de relatief kleinere historische zeilschepen vallen in dezelfde pakketten waardoor historische zeilschepen minder aandacht krijgen. Deze pakkettenstructuur is voorgeschreven vanuit de Binnenvaartregeling."	Deels	Raad voor Accreditatie is een zelfstandig orgaan wat zelf kan bepalen welke objecten beoordeeld worden ter toetsing. De tekst is op dit punt verduidelijkt.
79	Register Holland	3.1		In de beschrijving van de analyse van het voorval aan boord van de klipper Risisco (punt 3.1) zijn essentiële onderzoeksvragen niet beschreven: <ul style="list-style-type: none"> De vraag of en zo ja, hoe vaak er sprake is geweest is van een niet helemaal cq volledig niet gecontroleerde gijp in de periode tussen de laatste tuigagekeuring en het voorval is niet beschreven. Volgens buig en knikmodellen krijgt de buitenkant van een giek de grootste spanningen te verwerken. Een rotte kern aan zich van een giek veroorzaakt relatief weinig verlies aan de sterkte. Een holle giek is niet minder sterk dan een giek gemaakt van massief hout. Bemanning en scheepseigenaar zijn verplicht na elke ongecontroleerde gijp de giek te controleren op aanwezigheid van beschadigingen en dwarsscheurtjes in het hout van de giek. In de analyse 3.1 is bovengenoemde essentiële onderzoeksvraag niet beschreven. Volgens voetnoot in het Bewijs Van Tuigage (BVT) is scheepseigenaar verplicht een keuringsinstantie onmiddellijk in kennis te stellen onder andere in geval van schade aan het tuigage. Uit de beschrijving van de analyse bij punt 3.1 blijkt niet dat in het uitgevoerde onderzoek de giek is getoetst aan de voorwaarden volgens ESTRIN en met name artikel 20.11. Het vaststellen of de giek aan de wettelijke vereisten voldeed is een essentieel onderdeel van het onderzoek. 	Nee	Het is niet te achterhalen of de bemanning of scheepseigenaar na elke ongecontroleerde gijp de giek gecontroleerd heeft of dat er überhaupt ongecontroleerde gijpen hebben plaatsgevonden. Er is door de schipper geen logboek of ander dossier bijgehouden waar zulke voorvallen in vermeld staan. Er zijn ook geen meldingen gedaan richting een keuringsbureau. Er waren tijdens het technisch onderzoek, buiten de breuk en de windscheuren, geen noemenswaardige andere beschadigingen waar te nemen aan de giek. Een holle giek kan zeer sterk zijn indien deze op een bepaalde manier is verlijmd. In dit geval was sprake van een massieve giek die van binnenuit door schimmel en houtrot was aangetast en er - mede door de windscheuren - geen sprake was van een sterke intacte holle koker. In het rapport in paragraaf 3.1 staat vermeld dat het inspectierapport geen afwijkingen gaf op de rondhouten volgens de artikelen uit het ES-TRIN. Het technisch onderzoek aan de gebroken giek heeft dit bevestigd.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste...laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
80	Register Holland	3.2	Keuringsinstanties...daarop.	Volgens Estrin artikel 20.19 lid 1 moet de Commissie van Deskundigen (CVD) keuringen uitvoeren. Keuringsinstanties acteren volgens mandaat van de CVD maar behoren er niet toe. CVD vermelden en niet Keuringsinstanties (zie bijlage C verklarende woordenlijst)	Ja	In tekst opgenomen dat keuringsbureaus vanuit hun mandaat inspecties op basis van de ES-TRIN uitvoeren.
81	Register Holland	3.2	Keuringsinstanties...daarop.	Artikel 20.15 lid 3, laatste zin 'Touw uit Polyethyleen mag niet worden gebruikt.' Op basis van de voorschriften Estrin is het van belang om te bepalen of het type kunstoftouw is toegelaten. Er is in geheel hoofdstuk 3.2 geen informatie over het type kunstofvezel dat is gebruikt voor de kraanlijn	Nee	Deze opmerking staat los van de samenvattende regels in het gele blok.
82	Register Holland	4.4.1 Opvolging	Het...gekomen	Het ontbreekt niet aan een normenkader (Estrin hoofdstuk 20) Het ontbreekt in dit normenkader voor vele onderdelen aan duidelijke toetsingscriteria (afkeur/goedkeur waarden criteria's	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
83	Register Holland	4.4.1 Opvolging	Hier...dat	Tekst vervangen door: Hier verklaarden	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
84	Register Holland	4.4.1 Opvolging	Inmiddels...aangepast	Tekst vervangen door: Inmiddels verklaard dat zij ook reeds geruime tijd hun klanten al informeerden over de vervaldatum van het hoofdcertificaat en het Bewijs van Tuigage. Dit kon pas met zekerheid verklaard worden na interne controle door de technisch manager	Nee	Deze passage gaat niet over Register Holland en op de bijeenkomst (waar de Onderzoeksraad aanwezig was) kwam naar voren dat een van de andere partijen zijn klanten nog niet informeerde maar dit naar aanleiding van de bijeenkomsten is gaan doen.
85	Risico	Algemene opmerking		Geen opmerkingen met betrekking tot het rapport		
86	Zandbank Sailing	3	Gaffel hoofd mast staal en kluiver boom ook	Gaffel bazaar en giek van hout	Ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
87	Zandbank Sailing	3	Touw en bindsels	Jullie doen het voorkomen of wij het garen er zo ruim om hebben gewikkeld dit hebben wij niet zo gemaakt het bindsel van ons zit strak om een streng zo u kunt zien.	Deels	Figuur 12 is ter illustratie en heeft geen betrekking op hoe ruim of strak het garen is gewikkeld, het figuur laat zien dat de verbinding relatief kort was door het gebruik van één enkel bindsel over een kort lijndeel. De tekst is aangepast ter verduidelijking.
88	Zandbank Sailing	3	Kaart Waddenzee	Door beide ongelukken in de zelfde kaart te zetten, lijkt het of beide ongelukken op de zelfde dag en met de zelfde omstandigheden heeft plaatsgevonden.	Deels	In de toedrachtbeschrijvingen staan duidelijk de datum van voorvallen genoemd. Ter verduidelijking zullen in het onderschrift ook de data van de voorvallen vermeld worden.
89	Zandbank Sailing	3.2		Het onderzoek naar de Wilhelmina is nog niet officieel afgerond. Ik vind het niet correct dat het onderzoek in dit rapport wordt aangehaald. Pas als het onderzoek afgerond is en ieder, ook wij onze mening en expertise mee genomen is, dan pas kan het onderzoek meegenomen worden in dit onderzoek.	Nee	Het betreft verschillende onderzoeken. Het onderzoek door de Onderzoeksraad staat los van andere onderzoeken. Bovendien stelt de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid dat door de Raad opgestelde documenten in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure niet als bewijs kunnen worden gebruikt.