

Opvolging aanbevelingen *Veiligheid historische zeilvloot*

Publicatiedatum rapport: 27 september 2023

1. Over het rapport

In 2022 waren er twee ernstige voorvallen op historische zeilschepen, waarbij twee passagiers om het leven kwamen. Op 27 mei 2022 raakten twee passagiers op het historisch zeilschip *Wilhelmina* bekneld door de giek, nadat de kraanlijn losraakte en de giek in de kuip viel. Eén persoon is hierbij overleden en één persoon werd zwaargewond vervoerd naar het ziekenhuis. Op 31 augustus 2022 vond op de Waddenzee ter hoogte van Terschelling een ernstig ongeval plaats op het historisch zeilschip *Risico*. Op het schip waren twee bemanningsleden en veertien passagiers, bestaande uit twaalf leerlingen en twee leerkrachten die met school op werkweek waren. Tijdens een zeilmanoeuvre brak de houten giek van het zeilschip en kwam op een leerling terecht. Hierbij is de jonge passagier overleden.

De tragische voorvallen met de *Wilhelmina* en de *Risico* lieten kwetsbaarheid zien van de veiligheid binnen de historische zeilvloot. Dit bleek ook uit diverse bijna-ongevallen met historische zeilschepen. Na het onderzoek [Mastbreuk Harlingen](#) (2017) naar aanleiding van een dodelijk ongeval met de *Amicitia* in 2016, heeft de Onderzoeksraad aanbevelingen gedaan om een aantal veiligheidstekorten weg te nemen. Betrokken partijen hebben toen aangegeven diverse verbeteracties in gang te zetten. Die acties hebben echter niet kunnen voorkomen dat er opnieuw passagiers zijn overleden aan boord van historische zeilschepen. Het voorval met de *Risico* had een vergelijkbare oorzaak (houtrot in combinatie met te weinig vakkennis) als het voorval met de *Amicitia*. Ook bij het voorval met de *Wilhelmina* was het ontbreken van vakkennis bij de schipper een achterliggende oorzaak. In het rapport *Mastbreuk Harlingen* kwam als een van de belangrijkste conclusies naar voren dat de vakkennis binnen de historische zeilvloot onvoldoende was geborgd.

Dit riep de vraag op in hoeverre de aanbevelingen van het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* daadwerkelijk zijn opgevolgd en wat betrokken partijen concreet gedaan hebben om de passagiersvaart met historische zeilschepen veiliger te maken. Om hier antwoord op te geven, heeft de Raad zowel de twee voorvallen, als de opvolging van de aanbevelingen van *Mastbreuk Harlingen* onderzocht.

Het geheel van de schippers/eigenaren, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de keuringsbureaus, Raad voor Accreditatie en de branchevereniging BBZ¹, vormt het systeem dat moet zorgen voor een sluitende aanpak waarmee de veiligheidsrisico's op de historische zeilschepen zo klein mogelijk worden gehouden.

¹ De BBZ is de branchevereniging voor beroepschartervaart.

Het opvolgingsonderzoek liet zien dat het systeem – ook na diverse voorvallen in de afgelopen jaren en het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* – nog steeds hiaten kende. De aanbevelingen vanuit *Mastbreuk Harlingen* waren daarom nog steeds actueel. Dit gold vooral voor de aanbevelingen die gingen over een betere invulling van het tweedelijnstoezicht door ILT, de correcte toepassing van de wet door keuringsinstanties en een structurele afstemming tussen de Raad voor Accreditatie en de ILT over hun onderlinge rolverdeling in het toezicht.

De Onderzoeksraad constateerde in zijn rapport *Veiligheid historische zeilvloot* dat de aandacht voor veiligheid vrijblijvend was. Dat bood binnen het hele systeem ruimte voor eigen interpretatie en maakt dat veiligheidskritische componenten binnen de historische zeilvloot kwetsbaar zijn. Daarnaast bleef de kennis en expertise onder schippers en eigenaren van de historische zeilvloot van wisselend niveau. De ILT vulde haar tweedelijnstoezicht beperkt in en het ontbrak aan een duidelijke samenhang in de taakverdeling tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie.

Naast de individuele verantwoordelijkheid die elke partij heeft, is er één partij als stelselverantwoordelijke die ervoor moet zorgen dat hiaten in het toezicht onderkend en weggenomen worden. Dit is nodig om de effectiviteit van het toezicht te waarborgen. Daarom heeft de Onderzoeksraad aanbevelingen gedaan aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om als stelselverantwoordelijke – in samenwerking met de ILT – te zorgen voor sluitend toezicht op de historische zeilvloot door het wegnemen van de hiaten.

Verder stelde de Onderzoeksraad dat van de andere partijen (schippers/eigenaren, branchevereniging BBZ, keuringsbureaus en RvA) verwacht mag worden dat zij niet afwachten tot de minister van IenW en de ILT de aanbevelingen opvolgen. Zij moeten hun eigen verantwoordelijkheid invullen door de lessen uit dit onderzoek en het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* ter harte te nemen en daarop acties in gang te zetten.

De minister van IenW heeft op 1 december 2023 gereageerd op de aanbevelingen. Op 26 maart 2024 heeft de minister de Onderzoeksraad met een tweede reactie geïnformeerd over de voortgang in de acties die hij in zijn eerdere brief had aangekondigd. Daarnaast hebben de Raad voor Accreditatie en de BBZ de Onderzoeksraad geïnformeerd over hun perspectief op de stand van zaken. De volledige reacties zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van de aanbevelingen aan de minister van IenW, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

2. Algemene conclusie over de opvolging

De minister van IenW is voortvarend aan de slag gegaan met de aanbevelingen. Hij heeft diverse acties in gang gezet in samenwerking met de ILT, de branchevereniging BBZ, keuringsinstanties en de Raad voor Accreditatie (RvA). Deze werken samen in een Taskforce

onder leiding van de secretaris-generaal van IenW. Uit de tweede reactie van de minister blijkt de betrokken partijen inmiddels veel werk hebben verzet om te zorgen voor beter toezicht op de veiligheid van de historische zeilvloot en het versterken van inhoudelijke kennis bij alle partijen.

Een belangrijke actie is dat de ILT samen met keuringsinstanties een grootschalig aanvullend onderzoek heeft uitgevoerd op mast en tuigage bij alle schepen (ruim 200) van de betreffende historische zeilvloot. Dit onderzoek legde diverse tekortkomingen bloot. De schippers zullen deze moeten wegnemen. Schepen die niet aan de normen voldoen, mogen niet uitvaren. Het aanvullend onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een uniforme onderzoeklijst die is gebaseerd op de branchenorm (voor rondhouten) van de branchevereniging BBZ en de wettelijke eisen vanuit ES-TRIN.² Dit is voor een belangrijk deel in lijn met de aanbeveling van de Onderzoeksraad. Een aandachtspunt hierbij is dat de branchenorm niet direct als afkeurnorm kan worden gehanteerd. Zo kan een rondhout ondanks afkeuring op de branchenorm nog goed genoeg zijn, maar moet een expert het rondhout nader bekijken bij bijvoorbeeld diepe windscheuren.

Van belang is dat ILT, BBZ, keuringsinstanties en de RvA vanuit hun huidige constructieve samenwerking, de actuele kennis en expertise op het gebied van normstelling en de interpretatie daarvan, optimaal benutten voor een effectieve toepassing in de praktijk.

Voor de langere termijn werkt de minister aan de aanscherping van regelgeving voor de historische zeilvloot, vergroting van het veiligheidsbewustzijn van schippers (in samenwerking met de BBZ) en versterking van de samenwerking tussen ILT en de Raad voor Accreditatie. Het is belangrijk dat de minister en betrokken partijen ook voor deze lange termijnacties vasthouden aan de voortvarendheid die ze in de afgelopen periode hebben laten zien.

3. Opvolging per aanbeveling

De Onderzoeksraad heeft een algemene aanbeveling gedaan en daaropvolgend vier specifieke aanbevelingen.

Algemene aanbeveling

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Zorg als stelselverantwoordelijke in samenwerking met de ILT voor sluitend toezicht op de historische zeilvloot door het wegnemen van de hiaten. Hiervoor is inhoudelijke kennis nodig bij alle partijen.

² ES-TRIN staat voor *European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels*. Dit is de Europese standaard voor vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Daarin staan onder andere bijzondere bepalingen voor zeilende passagiersschepen en technische specificaties gericht op tuigage.

Reactie minister van IenW

In zijn brief van 1 december 2023 geeft de minister aan dat hij samen met de ILT alles in het werk zal stellen om te waarborgen dat er sprake is van een sluitend toezichtsarrangement. Hij zal erop toezien dat alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen. Hiertoe heeft hij een Taskforce gestart. Deelnemers hieraan zijn de brancheorganisatie van schippers in de beroepschartervaart (BBZ), keuringsinstanties, de Raad voor Accreditatie, het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken en de ILT. Het doel van de Taskforce is volgens de minister om bij te dragen aan het verbeteren van de veiligheid van de historische zeilvloot en om de samenwerking tussen alle betrokken partijen te verbeteren. Vervolgens kondigt hij diverse acties aan in reactie op de vier specifieke aanbevelingen. Daarbij maakt hij een onderscheid in acties die vóór de start van het nieuwe vaarseizoen in april 2024 zullen moeten bijdragen aan een aantoonbaar veiligere historische zeilvloot en acties die meer tijd gaan vergen.

De brief van 26 maart 2024 geeft een duidelijk beeld van de voortgang op alle acties. Dit betreft onder meer een aanvullend onderzoek van de ILT in het eerste kwartaal van 2024. Daarbij heeft de ILT ruim 200 onderzoeken bij historische zeilschepen uitgevoerd. De minister geeft aan dat een groot deel van de aanvullende onderzoeken vóór het nieuwe vaarseizoen op 1 april zou worden afgerond. Inmiddels (stand van zaken 26 maart) heeft de ILT van 150 schepen de bevindingen verwerkt. Bij 146 schepen zijn één of meer bevindingen geconstateerd die opgeheven moeten worden voordat het schip weer gebruikt mag worden voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers (de zogenaamde categorie A). Bij vier schepen zijn dergelijke bevindingen niet vastgesteld. Bij 47 van deze 150 schepen staan volgens de minister geen categorie A-bevindingen meer open.

De resultaten van het aanvullend onderzoek illustreren volgens de minister dat dit onderzoek zowel nuttig als noodzakelijk is en daarom bijdraagt aan een aantoonbare verbetering van de veiligheid van de historische zeilvloot. De minister stelt verder dat de bevindingen zijn terug te voeren op de suboptimale werking van de gehele keten. Er zijn volgens hem duidelijk verbeteringen door te voeren in de kwaliteit van het toezicht, de certificering, de kwaliteit van het onderhoud aan boord van de schepen en het veiligheidsbewustzijn in de sector.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling op. Uit zijn brief van 26 maart 2024 blijkt dat op de voorgenomen acties veel vooruitgang is geboekt. Dit schept vertrouwen in het realiseren van sluitend toezicht op historische zeilvloot en het versterken van de inhoudelijke kennis die daarvoor nodig is.

Aanbeveling 1

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Zorg dat de Raad voor Accreditatie en Inspectie Leefomgeving en Transport op basis van een gezamenlijke taakopvatting hun verantwoordelijkheid invullen voor het toezicht op de historische zeilvloot. Zorg daarbij dat alle relevante rollen binnen het toezichtproces belegd zijn en dat het toezicht in de praktijk geborgd is.

Reactie minister van IenW

De minister wil de aanbeveling overnemen. Volgens hem zijn er al verschillende stappen gezet om de taakverdeling tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie (RvA) te verbeteren en te verhelderen; met onderstaande acties wil de minister daar nog verder invulling aan geven.

Acties vóór 1 april 2024:

- Informatie-uitwisseling en samenwerking tussen de ILT en de RvA om efficiënte en effectieve controles uit te voeren op keuringsinstanties. Er is maandelijks overleg tussen de ILT en de RvA, waarbij uniformiteit in inspecties een vast agenda-onderdeel zijn, evenals zicht op de geldigheid van certificaten en het doorlopend toezicht.
- De RvA werkt 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 RvA zal inspecties van de keuringsinstanties gaan bijwonen op het moment dat de instructie van de ILT aan keuringsinstanties inclusief goed- en afkeurcriteria wordt gebruikt in het kader van inspecties onder accreditatie.

Acties die volgens de minister langere tijd vergen:

- De ILT werkt aan verbetering van 35 certificeringsstelsels, waaronder het stelsel binnenvaart. De bedoeling is te werken aan een robuuster stelsel voor de binnenvaart. De algemene bevindingen zullen worden gebruikt voor het verbeteren van het certificeringsstelsel voor historische zeilschepen.
- De ILT werkt aan een toezichtvisie voor de relatief kleine segmenten in haar toezichtpakket, waaronder de historische zeilvloot. De risicoanalyse 'zeilende chartervaart' uit 2017 zal worden geactualiseerd en worden betrokken bij de inrichting en planning van het toezicht.

De minister verwacht dat met de uitvoering van al deze acties de samenwerking tussen de ILT en de RvA (verder) verbetert, de relevante rollen binnen het toezichtproces zijn belegd en het toezicht op de historische zeilvloot wordt geborgd.

In zijn brief van 26 maart 2024 meldt de minister voortgang op alle acties. Ook de RvA laat weten dat de acties die voor 1 april gereed zouden zijn, inmiddels zijn afgerond. Dit betreft onder meer de vernieuwde versie van de SAP-I004 voor de binnenvaart, het intensiveren van de samenwerking tussen de ILT en de RvA en het bijdragen aan verbeteringen in het toezichtstelsel binnenvaart.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling op. De gerealiseerde en nog lopende acties geven blijk van een gezamenlijke taakopvatting van de Raad voor Accreditatie en de ILT bij het invullen van hun verantwoordelijkheid voor toezicht op de historische zeilvloot. De relevante rollen binnen het toezichtproces zijn duidelijker belegd. Ook de borging van het toezicht in de praktijk lijkt te zijn verstevigd.

Aanbeveling 2

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Leg aanvullend op de ES-TRIN de professionele eisen vast die passen bij de mate van commerciële uitbating binnen de historische zeilvloot. Maak daarbij gebruik van de branchenormen die door de sector zelf zijn en worden ontwikkeld.

Reactie minister van IenW

De minister kondigde in zijn brief van 1 december 2023 een aantal activiteiten aan om invulling te geven aan de aanbeveling.

Acties vóór 1 april 2024:

- Bij het aanvullende onderzoek en alle vóór 1 april 2024 te verlenen Bewijs van Tuigage, zal toetsing plaatsvinden aan de aangevulde en nader geconcretiseerde afkeurcriteria voor mast en tuigage. Daar waar de voorschriften in ES-TRIN voor mast en tuigage slechts aanvangsnormen en/of algemene bewoordingen bevatten, is overeenstemming bereikt tussen de keuringsinstanties en de ILT over de interpretatie en afkeurnorm. De afkeurcriteria zijn onder andere gebaseerd op de branchenorm voor rondhouten die is ontwikkeld door het Platform Veiligheid Chartervaart (PVC).
- Beoordeling van alle gecertificeerde schepen in de historische zeilvloot vóór 1 april 2024 door een gezamenlijke inzet van de ILT en de keuringsinstanties. Dit gebeurt met een verplicht aanvullend onderzoek van mast en tuigage op basis van artikel 15 van de Binnenvaartwet. Indien uit het onderzoek blijkt dat een schip niet voldoet aan de geactualiseerde voorschriften voor masten en tuigage, kan in het uiterste geval het binnenschipcertificaat worden ingetrokken. In dat geval mag het schip niet langer varen.

- Tuigboek aan boord. Dit beschrijft de samenstelling van de tuigage met alle kritieke onderdelen en per onderdeel, voor zover relevant, de productgegevens, installatiedatum, inspectiefrequentie, inspectiebevindingen, gepland en uitgevoerd onderhoud. Het Tuigboek gaat vast onderdeel uitmaken van alle toekomstige tuigagebeoordelingen.
- Onderzoek door TNO naar aanleiding van de recente gevallen van breuken en/of scheuren in masten/gieken in de historische zeilvloot. De doelstellingen van dit onderzoek zijn:
 - ontwikkeling normenkader met beoordelingscriteria ten behoeve van inspectie van masten en gieken die deel uitmaken van de bruine vloot;
 - huidige keuringsmethodiek beoordelen en eventuele alternatieven voor te stellen;
 - sector informeren over hoe de veiligheid van masten en gieken kan worden gewaarborgd dan wel vergroot.

De resultaten van dit onderzoek waren gereed in december 2023. Volgens IenW staan er goede punten in, maar die moeten nog wel verder worden besproken (o.a. met de keurende instanties) en verdienen nog nadere uitwerking. Daarom zullen de resultaten nog niet meegenomen worden in de binnenkort te starten aanvullende onderzoeken.

Recentelijk heeft de minister aan TNO ook opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de specifieke problematiek van stalen masten en tuigage. Deze onderzoeksresultaten worden op een later moment verwacht.

Acties die volgens de minister langere tijd vergen:

- Juridische verankering van branchenormen.
- Update eisen zeilbewijs; hierbij zullen ook de opleiders en de BBZ betrokken worden.
- Inventarisatie van de (technische) eisen voor de zeegaande historische zeilvloot, zodat een vergelijking kan worden gemaakt met de eisen die gelden voor zeilende passagiersschepen op de binnenwateren en ervaringen kunnen worden uitgewisseld.

In zijn brief van 26 maart 2024 meldt de minister voortgang op de aangekondigde acties. Zo heeft de ILT – samen met medewerkers van keuringsinstanties – de aanvullende onderzoeken van mast en tuigage nagenoeg afgerond. De inspecteurs kijken in het bijzonder naar rot, roest, slijtage en breeksterkte van verstaging en borgingen. Volgens de minister zijn bij vrijwel alle schepen tekortkomingen geconstateerd. Die variëren van kleine bevindingen die snel te verhelpen zijn (bijvoorbeeld ontbrekende of onjuiste borgingen en gebruik van niet-gekeurde sluitingen), tot ernstige bevindingen (bijvoorbeeld rot in de rondhouten of verroeste sluitingen en borgingen). Die moeten worden opgeheven voordat het schip weer gebruikt mag worden voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. Zolang een schip dit onderzoek niet met succes heeft doorlopen, mag het niet uitvaren bij de start van het vaarseizoen (1 april 2024). Dat geldt ook voor schepen die wel onderzocht zijn, maar moeten wachten op vereiste reparaties.

Het aanvullend onderzoek wordt volgens de minister uitgevoerd aan de hand van een uniforme onderzoeklijst die is gebaseerd op de branchenorm van de branchevereniging BBZ en de wettelijke eisen vanuit ES-TRIN.

De minister meldt verder in zijn reactie dat in nauwe samenwerking met de BBZ een tuigboek is ontwikkeld dat verplicht wordt voor alle historische zeilschepen. In het tuigboek wordt de actuele staat van het staand en lopend vastgelegd. Ook biedt het de mogelijkheid om de aanwezigheid van sterkteberekeningen te vermelden. Brancheorganisatie BBZ ondersteunt de schippers bij het invullen van dit tuigboek. Overigens is de verplichting van het tuigboek nog niet geborgd via instructies van de ILT, waardoor keuringsinstanties straks nog geen handvat hebben bij de uitvoering van hun keuringen.

De minister meldt verder dat bij de acties voor de langere termijn voortgang is geboekt, onder meer op het gebied van regelgeving en TNO-onderzoek.

De BBZ zet in zijn reactie de kanttekening dat de branchenorm en ES-TRIN nu als afkeurnorm worden gehanteerd en dat dit in de praktijk niet altijd goed gaat. Zo houdt de ILT volgens BBZ iets te strak aan ES-TRIN vast. In de systematiek van ES-TRIN kan het zijn dat het niet voldoen aan een norm eerst leidt tot raadpleging van een commissie van deskundigen. Het hoeft dus niet direct tot afkeuring te leiden, terwijl dat bij de huidige onderzoeken wel voorkomt.

Voor de ontwikkeling van het normenkader met beoordelingscriteria voor inspectie van masten en gieken, onderstreept de BBZ het belang om met uniforme inspectielijsten, bevindingen te verzamelen, te analyseren en te bespreken met schippers en het Platform Veiligheid Chartervaart. Dit geeft meer inzicht in tuigageconfiguraties en het is een manier om input te krijgen voor revisie van tuigage normen in het ES-TRIN.

Tijdens het aanvullend onderzoek bleken veel schepen in de tuigage afwijkingen te hebben ten opzichte van het ES-TRIN. Het gaat volgens de BBZ om afwijkingen die zijn goedgekeurd door keuringsinstanties en (veelal) ook mogelijk verbeteringen zijn ten opzichte van het ES-TRIN. Wel ontbrak vaak een technische onderbouwing en de documentatie omtrent de beslissing van de instantie om toch goed te keuren. Doordat bij het aanvullend onderzoek ILT de leiding had, werden die afwijkingen in de meeste gevallen afgekeurd. De BBZ vindt dat er duidelijkheid moet komen over de rol van de keuringsinstanties en de eisen die gesteld kunnen worden aan de deugdelijke onderbouwing en archivering van beslissingen. Dit draagt volgens de BBZ bij aan de uniformiteit van de keuringen, de veiligheid en ook de rechtszekerheid van ondernemers. De BBZ pleit verder voor een zorgvuldig samengesteld Commissie van Deskundigen die zorgt voor een transparante en van tevoren vastgelegde manier van werken.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling op voor zover dit betrekking heeft op het gebruik van ES-TRIN. Op het gebied van normstelling en keuring zijn de meest recente inzichten en kennis uit de sector nog niet meegenomen in de regelgeving (ES-TRIN en ILT-instructies) en de

handhaving door de ILT. Dit onderstreept het belang om gebruik te maken van de systematiek en toepassing van kennis en branchenormen die door de sector zelf zijn en worden ontwikkeld (zie ook hieronder bij de conclusie onder aanbeveling 3).

Aanbeveling 3

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Zorg dat veiligheidseisen die relevant zijn voor de historische zeilvloot actueel blijven. Alle betrokken partijen moeten daarvoor continu de meest recente ontwikkelingen volgen en zo nodig de eisen aanpassen. Maak de uitkomst hiervan algemeen bekend zodat schippers weten waar zij op moeten acteren.

Reactie minister van IenW

In zijn brief van 1 december 2023 zegt de minister de aanbeveling over te nemen via een aantal acties.

Acties vóór 1 april 2024:

- Volgens de minister ligt aan de basis van veiligheid van de historische zeilvloot de verantwoordelijkheid én het veiligheidsbewustzijn van de schipper. Kennisdeling, een goed verankerde veiligheidscultuur en bewustwording vormen volgens hem een continu proces, waarbij gedragsverandering van schippers, scheepseigenaren en exploitanten ook een belangrijke rol speelt.
- De minister gaat de rol van de brancheorganisatie BBZ en het Platform Veilige Chartervaart (PVC) actief ondersteunen. Ook gaat hij de betrokkenheid van de ILT en de keuringsinstanties vergroten. De mogelijkheden om het PVC financieel te ondersteunen worden in kaart gebracht, zodat het platform zijn rol kan versterken.

Actie die langere tijd gaat vergen:

- Op dit moment is volgens de minister circa 40% van de schippers is aangesloten bij de BBZ. In overleg met reders en verzekeringsmaatschappen kijkt de minister op welke manier ook de resterende 60% van de schippers kan worden bereikt.

In zijn brief van 26 maart 2024 meldt de minister voortgang op de aangekondigde acties. Waar nodig zijn of worden veiligheidseisen geactualiseerd. Volgens de minister wordt de BBZ hierbij actief betrokken. Verder zegt de minister dat er wordt gewerkt aan vergroting van het veiligheidsbewustzijn van schippers, onder meer door gebruik van het tuigboek (zie hierboven bij aanbeveling 2) en een IenW-subsidie voor versterking van de rol van het PVC. Verder gaan boekingskantoren periodiek controleren of schepen een certificaat hebben en zo nodig

spreken ze schippers hierop aan. De boekingskantoren stimuleren ook het lidmaatschap van de BBZ en het gesprek over de veiligheidscultuur.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling op. Uit zijn reactie blijkt dat hij zich inspant om de veiligheidseisen voor de historische zeilvloot te actualiseren. Het is belangrijk dat vanuit de constructieve samenwerking tussen ILT, BBZ, keuringsinstanties en de RvA, de actuele inzichten en kennis omtrent normstelling en de toepassing van normen, telkens een duidelijke doorvertaling krijgen naar de (toezicht)praktijk. Daarmee kunnen zowel schippers als toezichthouders ervoor zorgen dat historische zeilschepen voldoen aan de meest recente veiligheidseisen die gebaseerd zijn op kennis uit sector en actuele inzichten.

Aanbeveling 4

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Richt een systeem in waarbij het hoofdcertificaat ongeldig wordt bij het verlopen van deelcertificaten/bewijzen en handhaaf hier op.

Reactie minister van IenW

Volgens de minister bestaat er al een juridische koppeling tussen het hoofdcertificaat en het Bewijs van Tuigage (BvT). De geldigheid van het BvT wordt centraal geregistreerd bij de ILT en het hoofdcertificaat wordt ongeldig wanneer het BvT verloopt. Gegeven het veiligheidsbelang van de vloeibaargasinstallatie op de zeilschepen, heeft de Taskforce ervoor gekozen om ook voor dit onderdeel zo'n koppeling tot stand te brengen. Naar verwachting zal er voor de zomer van 2024 duidelijkheid zijn over de uitvoering hiervan.

Voor andere onderliggende bewijzen en verklaringen die verplicht zijn aan boord van een zeilend passagiersschip, beschouwt de minister een koppeling op dit moment als niet proportioneel of niet praktisch uitvoerbaar.

Conclusie over opvolging

De minister volgt de aanbeveling op voor zover het gaat om het Bewijs van Tuigage en vloeibaargasinstallatie, maar niet voor de overige deelcertificaten. Waarom hij die koppeling als niet proportioneel of niet praktisch uitvoerbaar beschouwt, wordt uit zijn brief niet duidelijk.

4. Tot besluit

Het geheel van de activiteiten die de minister in gang heeft gezet in samenwerking met ILT, BBZ, keuringsinstanties en de Raad voor Accreditatie, levert een belangrijke bijdrage aan het

verbeteren van de veiligheid van de historische zeilvloot. Het toezicht op de historische zeilvloot zoals dat nu vorm krijgt, geeft naar verwachting een sterke impuls aan schippers om hun verantwoordelijkheid voor veiligheid van historische zeilschepen goed in te vullen.