

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

16

Vragen van het lid **Van Helvert** en **Van der Molen** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken over *het afbreken van een mast van de tweemastklipper Amicitia* (ingezonden 27 juli 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Economische Zaken (ontvangen 20 september 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2434.

Vraag 1

Kent u het bericht over het afbreken van een van de masten van de tweemastklipper Amicitia?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat door de groei van de commerciële zogenoemde «bruine vloot» de afgelopen decennia een achterstand is opgebouwd in kennis en kunde over veilig onderhoud van deze bijzondere schepen?

Antwoord 2

Het OVV-rapport concludeert dat de vakkennis binnen de sector onvoldoende geborgd is. Ik realiseer me dat het hier om een zeer ernstig ongeluk gaat. Ik vind het dan ook belangrijk zorgvuldig de aanbevelingen van de OVV te bestuderen. Ik zal u zo snel mogelijk informeren over mijn reactie op de aanbevelingen.

Vraag 3

Deelt u de visie dat de certificering en het toezicht op de bruine vloot onvoldoende effect hebben op de veiligheid van deze schepen? Heeft u een beeld van de mate waarin keuringsinstanties zich bij controles richten op de wettelijke voorschriften? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wilt u dat met de Kamer delen?

¹ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2264/mastbreuk-zeilschip-harlingen>

Antwoord 3

Ik wil voorop stellen dat keuring en toezicht nooit ieder risico kunnen uitsluiten. Wel dient het de risico's tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. De keuringsinstanties moeten zich bij de controles richten op de wettelijke voorschriften. De ILT geeft in haar toezicht prioriteit aan de meest risicovol geachte categorieën. Vóór het ongeluk met de Amicitia werd de bruine vloot daar niet toe gerekend. De OVV constateert echter dat de keuringsinstanties in de uitvoering van keuring en certificering van de bruine vloot zich niet in voldoende mate richten op de wettelijke voorschriften. Het ongeluk met de Amicitia is voor mij aanleiding geweest om het bestaande toezicht op de keuringsinstanties te intensiveren.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel menskracht de Inspectie Leefomgeving en Transport jaarlijks besteedt aan controle op de veiligheid op de bruine vloot? Kunt u daarbij ook aangeven hoe zich dat verhoudt tot de groei van de sector en de controle in Duitsland en Denemarken?

Antwoord 4

De ILT zet ongeveer 3 fte's in voor het toezicht op de certificering in de scheepvaart. Daarnaast heeft de ILT in het kader van objectgerichte inspecties in de binnenvaart de volgende inspecties gedaan:

- In het jaar 2014 werden 29 zeilende passagiersschepen geïnspecteerd.
- In de periode 2015 en 2016 werden 36 zeilende passagiersschepen geïnspecteerd. Tijdens de inspecties is onderzocht: de technische staat van het schip, de bemanningssterkte, het gebruik van het vaartijdenboek en overige documenten.
- Zowel in 2015 als in 2016 zijn ook specifieke inspecties (thematisch) gehouden in de branche zeilende passagiersvaart/bruine vloot. In 2016 is deze branche ook onderzocht op het bedrijfsmatig personenvervoer van meer dan 12 passagiers.
- In 2017 heeft de ILT op basis van een speciale thematische actie naar aanleiding van het ongeval aan boord van de Amicitia 24 zeilende passagiersschepen geïnspecteerd. Er is op deze schepen speciaal aandacht gegeven aan de aanwezigheid van geldige certificaten voor de mast en tuigage.

De vergelijking met Duitsland en Denemarken is niet goed te maken aangezien de historische vloot in die landen vooral uit zeegaande schepen bestaat. Het onderzoek van de OVV heeft zich gericht op de regelgeving en procedures die gelden in de binnenvaart.

Vraag 5

Deelt u de mening dat de bruinevlootsector van historische schepen drastisch moet professionaliseren om de veiligheid van passagiers te kunnen waarborgen? Zo ja, op welke wijze gaat u daarvoor zorgdragen?

Antwoord 5

De veiligheid van passagiers moet gewaarborgd zijn. Daar waar kennis binnen de sector niet toereikend is, moet dit verbeteren. Het verhogen van het kennisniveau is, zoals ook de Onderzoeksraad stelt, primair de verantwoordelijkheid van de sector zelf. Er is wel degelijk kennis binnen de sector aanwezig, alleen niet bij iedereen in voldoende mate. De Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) heeft mij laten weten dat men al concrete initiatieven genomen heeft, zoals een workshop mastonderhoud. In mijn reactie op het OVV-rapport zal ik nader toelichten hoe de veiligheid van deze sector in mijn optiek kan worden verbeterd. Conform de motie De Boer/Jacobi (Kamerstuk 31 409, nr. 145) en de diverse moties over de CCR-eisen, zal daarbij rekening worden gehouden met de wens van de Kamer om de sector niet te confronteren met extra administratieve lasten of overbodige technische eisen en daarmee gepaard gaande hogere kosten. Deze reactie ontvangt u zo snel mogelijk, doch uiterlijk in januari 2018.