

**REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'STUWAANVARING DOOR BENZEENTANKER BIJ GRAVE'**

Nr.	Inzagepartij	Paragraaf	Te corrigeren tekst	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Reactie Onderzoeksraad
1	GEFO / Normannia	1	"..... en een geringe hoeveelheid benzeen vrijkwam"	toevoegen "in de vorm van damp welke zo gering was dat dat het betreden van het schip niet in de weg stond".	Dit betreft geen relevante toevoeging of verbetering van een feitelijke onjuistheid.
2	GEFO / Normannia	1.6	"De gebruikers van vaarwegen op wie deze wet van toepassing is, nemen de zorg voor een verantwoorde gang van zaken in de binnenvaart op zich".	Het is de vraag of dit wel zo kan worden gesteld.	De in de rapportage opgenomen tekst betreft een letterlijk overgenomen citaat uit de Memorie van Toelichting bij de Binnenvaartwet.
3	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	2.2		De schipper had hier moeten melden dat hij afweek van de normaal gevolgde route vanaf Stein naar Rotterdam en dat hij over Grave ging.	De Onderzoeksraad heeft niet vast kunnen stellen of de schipper daadwerkelijk heeft nagelaten deze melding te doen of dat zijn melding door de sluismeester niet in het systeem is ingevoerd.
4	GEFO / Normannia	3.2		Noot 17 verwijst beter naar artikel 29 lid 2 van de Binnenvaartregeling omdat er in onderhavig geval niet werd gevaren op de (conventionele) Rijn.	In deze noot wordt slechts uitgelegd wat een Rijnpatent is. De inhoud van de noot is correct.
5	GEFO / Normannia	3.3	"Gegeven omstandigheden van een harde botsing tussen schip en stuw was een groter lek van benzeen mogelijk geweest".	Ondanks de omstandigheden van een harde botsing tussen schip en stuw was een (groter) lek van benzeen niet waarschijnlijk geweest, omdat de Maria Valentine een dubbelwandig tankschip is. Daarom is noch meer dan de geringe lekkage van damp bovendecks noch uitstroming bovendecks, noch uitstroming via een zijwand van het schip boven of onder de waterlijn waarschijnlijk of te verwachten. Een escalatie was dan ook niet te verwachten en was onwaarschijnlijk.	Dit betreft geen relevante toevoeging of verbetering van een feitelijke onjuistheid.
6	GEFO / Normannia	3.3	Het was toeval dat een patrouillevaartuig van RWS kort voor het ongeval achter de Maria Valentine voer en op basis van het AIS-sigitaal van de Maria Valentine had gezien welk schip de stuw naderde.	Dat slechts door toeval snel kon worden vastgesteld dat het schip de Maria Valentine betrof is onjuist, omdat de Maria Valentine immers voorzien was van AIS en derhalve eenvoudig was vast te stellen dat het schip de Maria Valentine betrof, niet alleen door het patrouillevaartuig maar ook door derden en bijvoorbeeld ook door de sluismeester van sluis Grave.	De bemanning van de RWS27 heeft kort voor de stuwaanvaring het AIS-sigitaal van de Maria Valentine waargenomen en bij het uitvoeren van een routinecontrole de aan het AIS-sigitaal verbonden scheepsgegevens opgeroepen en in beeld gehad. Bij het ongeval verloor de AIS-transponder van de Maria Valentine vervolgens zijn werking. Door de kort voor het ongeval uitgevoerde controle – toen het transponder-sigitaal van de Maria Valentine nog actief was - wist de bemanning van de RWS27 dat de aanvaring van de stuw moest zijn veroorzaakt door de Maria Valentine.
7	GEFO / Normannia	3.3	"Waaruit blijkt dat ongevallen met gevaarlijke stoffen regelmatig voorkomen"	vervangen door "waaruit blijkt dat ongevallen met gevaarlijke stoffen, hoewel minder dan bij vervoer over de weg, regelmatig voorkomen".	Dit betreft geen relevante toevoeging of verbetering van een feitelijke onjuistheid.
8	GEFO / Normannia			"Een geur" hoeft niet in causaal verband te staan met beschadigde leidingen en ook niet met "vrijkomende dampen".	Dit betreft geen relevante toevoeging of verbetering van een feitelijke onjuistheid.

Nr.	Inzagepartij	Paragraaf	Te corrigeren tekst	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Reactie Onderzoeksraad
9	Veiligheidsregio Gelderland Zuid	5.4	<i>"Pas na meer dan drie uur".</i>	<i>Uitgaande van het incident klopt die constatering, maar de kennis van het incident kwam pas na 40 minuten als verkeersincident (botsing met brug) op een niet-spoed-lijn binnen, gegevens over gevaarlijke stoffen kwamen nog later. Dan volgt de opschaling. Bemanning geeft aan dat het goed gaat, etc.</i>	De Onderzoeksraad concludeert in zijn onderzoek dat het optreden van de eerstelijns crisisorganisatie van Rijkswaterstaat onvoldoende heeft geleid tot een adequate alarmering en opschaling, waardoor de hulpverlening op achterstand werd gezet. Dit laat onverlet dat uit het voorval bij Grave ook lessen geleerd kunnen worden over de werkwijze van de brandweer. Bekend was dat een schip met gevaarlijke stoffen aan boord door de stuw was gevaren. Door de mist werden eigen waarnemingen ernstig bemoeilijkt en was de schade die bij deze gebeurtenis was ontstaan aan de opbouw van het schip (die later zou leiden tot opschaling naar GRIP 1) voor de brandweer niet zichtbaar. Ook bestond het risico dat het schip alsnog zou gaan lekken, bijvoorbeeld door schade aan de onderzijde van het schip. Een professioneel oordeel over de staat van het schip kon niet bij donker en in dichte mist worden geveld. Dat de schipper bij het roepcontact met de brandweer liet weten dat er slechts sprake was van een technisch probleem ligt niet in lijn met dat wat op dat moment bij de brandweer bekend was over het voorval bij de stuw. De brandweer dient hierover tot een eigen oordeel te komen.
10	Veiligheidsregio Gelderland Zuid	5.4	<i>Evacuatie.</i>	<i>Werd eerder niet noodzakelijk geacht door bemanning van het schip en RWS. Daarnaast riepen de eerdere waarnemingen (roepcontact, geur, meting) daartoe niet op. Evacuatie moest uiteindelijk omdat de schipper onwel werd. "Pas laat op de avond". Zie hiervoor de voorgaande twee opmerkingen.</i>	Evacuatie van de bemanning lag in de rede omdat het risico bestond dat het schip bij het door de stuw varen en het overbruggen van een hoogteverschil van drie meter naar het lagergelegen stuwpan, bijvoorbeeld door schade aan de onderzijde van het schip, alsnog zou gaan lekken. Dit staat dus los van de overwegingen van de brandweer om uiteindelijk toch over te gaan tot evacuatie van het schip. De interviews met de bemanning van de Maria Valentine geven overigens een ander beeld van de urgentie van de evacuatie dan het beeld dat door de schipper in het eerdere roepcontact met de brandweer werd geschetst.
11	Veiligheidsregio Brabant Noord	5.4		<i>Het beeld dat de evacuatie van de bemanning zou zijn uitgevoerd met het oog op risico's m.b.t. een benzeenlekkage is onjuist. De reden voor de evacuatie was dat de schipper onwel was (en niet t.g.v. een benzeenlekkage). In uw rapport wekt u daardoor ten onrechte de suggestie dat na drie uur een ander beeld zou zijn ontstaan over de inschatting van de risico's waardoor evacuatie alsnog noodzakelijk was.</i>	Evacuatie van de bemanning lag in de rede omdat het risico bestond dat het schip bij het door de stuw varen en het overbruggen van een hoogteverschil van drie meter naar het lagergelegen stuwpan, bijvoorbeeld door schade aan de onderzijde van het schip, alsnog zou gaan lekken. Dit staat dus los van de overwegingen van de brandweer om uiteindelijk toch over te gaan tot evacuatie van het schip. De interviews met de bemanning van de Maria Valentine geven overigens een ander beeld van de urgentie van de evacuatie dan het beeld dat door de schipper in het eerdere roepcontact met de brandweer werd geschetst.

Nr.	Inzagepartij	Paragraaf	Te corrigeren tekst	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Reactie Onderzoeksraad
12	Veiligheidsregio Brabant Noord	5.6	<i>In dit geval kan niet zondermeer gesteld worden dat zomaar aannames zonder overweging of verificatie hebben plaatsgevonden.</i>	<i>De aannames zijn op grond van het volgende tot stand gekomen. De melding kwam niet binnen bij de meldkamer via 1-1-2 maar via het niet spoedeisende nummer van het callcenter van de politie. De melding had betrekking op een aanvaring met een brug en een schip met "technische problemen". Een melding waar dus geen urgentie vanuit ging. De tankautospuit van de brandweerpost Grave en de OvD brandweer gingen ter plaatse. Nadat het schip gevonden was, hebben zij vanuit de kant contact gehad met de bemanning die aangaf dat er technische problemen waren en dat het schip voor anker lag. Deze informatie, in combinatie met het feit dat er geen andere signalen waren, waardoor een beeld kon ontstaan dat er sprake was van een groot risico (hoorbare en / of zichtbare lekkage, bemanningsleden in de problemen, e.d.) leidde tot de conclusie dat er geen veiligheidsrisico was maar een technisch probleem van het schip. Pas toen later de functionaris van Rijkswaterstaat foto's liet zien van het dek waarop de schade zichtbaar was is besloten om naar GRIP 1 op te schalen. De reden hiervoor was mogelijke benzenelekkage en onduidelijkheid over de consequenties van de schade voor het schip. In de periode na opschaling zijn diverse acties ondernomen om uit te sluiten dat er een lekkage was. Onder andere het verrichten van metingen. Geen van deze acties wezen op een lekkage.</i>	De Onderzoeksraad concludeert in zijn onderzoek dat het optreden van de eerstelijns crisisorganisatie van Rijkswaterstaat onvoldoende heeft geleid tot een adequate alarmering en opschaling, waardoor de hulpverlening op achterstand werd gezet. Dit laat onverlet dat uit het voorval bij Grave ook lessen geleerd kunnen worden over de werkwijze van de brandweer. Bekend was dat een schip met gevaarlijke stoffen aan boord door de stuw was gevaren. Door de mist werden eigen waarnemingen ernstig bemoeilijkt en was de schade die bij deze gebeurtenis was ontstaan aan de opbouw van het schip (die later zou leiden tot opschaling naar GRIP 1) voor de brandweer niet zichtbaar. Ook bestond het risico dat het schip alsnog zou gaan lekken, bijvoorbeeld door schade aan de onderzijde van het schip. Een professioneel oordeel over de staat van het schip kon niet bij donker en in dichte mist worden geveld. Dat de schipper bij het roepcontact met de brandweer liet weten dat er slechts sprake was van een technisch probleem ligt niet in lijn met dat wat op dat moment bij de brandweer bekend was over het voorval bij de stuw. De brandweer dient hierover tot een eigen oordeel te komen.
13	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat	Bijlage G	<i>".... ligt een ballenlijn bestaande uit gele drijvers ....."</i>	Vervangen door: <i>".... ligt een markering van een ballenlijn bestaande uit gele drijvers met radarreflectoren ....."</i>	Vastgesteld is dat de ballenlijn wel radarreflectie geeft, maar niet is voorzien van radarreflectoren.