

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Volg-nr.	Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar partij	Reactie Onderzoeksraad
1	IenM/ILT	Lijst van ...		Wat is de bron van de definities?	Begrippenlijst is opgesteld door de Onderzoeksraad, mede gebruikmakend van openbare bronnen.
2	IenM/ILT	1.4	verwacht	Is dit een aanname of is dit onderzocht? Graag verduidelijken.	In deze alinea wordt door de Onderzoeksraad een specifiek uitgangspunt ten aanzien van certificerende instelling vastgelegd ten behoeve van het referentiekader voor dit onderzoek.
3	IenM/ILT	1.4		Er wordt over toezichthouders gesproken. Welke toezichthouders zijn dit in relatie tot wet- en regelgeving? Zie ook commentaar blz. 10 regel 15/16.	In deze zin bespreekt de Onderzoeksraad wat wordt verwacht van toezichthouders in zijn algemeenheid.
4	IenM/ILT	2	Algemene vraag, vanwaar het onderscheid tussen Rick en Willem?	Waarom wordt het positie kiezen om te laden en lossen niet op een gelijke wijze, met betrekking tot stroom, wind en slagzij beschreven en aangegeven wat de verschillen zijn?	Voor beide ongevallen is niet exact dezelfde informatie beschikbaar.
5	IenM/ILT	2.1		Wordt hier spuitzand bedoeld of gewoon zand? Gewoon zand wordt ook in normale drogeladingschepen geladen.	Hier wordt zand in zijn algemeenheid bedoeld. Het gaat hier over de uitleg van de specifieke vorm van een beunship. De term spuitzand zegt iets over hoe het zand geladen wordt, zie definities.
6	IenM/ILT	2.2		Wat was / is de stand van de trossen / touwen? Verduidelijking is nodig om een totaal beeld te krijgen van de situatie.	Dit betreft een korte beschrijving van situatie hoe in eerste instantie de schepen met elkaar verbonden waren. Voor het verdere verloop (en oorzaak) is dit niet bepalend geweest en ook niet relevant voor dit onderzoek.
7	IenM/ILT	2.3		Het wrak van de Willem is na het ongeval gesloopt. Was dit voor of na het onderzoek door de Onderzoeksraad?	Het beunship Willem is eerst ingemeten/onderzocht door de Onderzoeksraad en daarna gesloopt (zie ook paragraaf 3.2.2).
8	IenM/ILT	2.3	Inkomend Tij	Volgens de getijden tafels is het om 19.45 uitgaand tij. Is ook gekeken naar wat de beschutting van land en zandbanken doet?	Op 30 maart was het om 18:15 uur laag water in Vlissingen (Bron: getij.rws.nl). Er is geen onderzoek gedaan naar wat de beschutting van land en zandbanken doet op de bewegingen van het schip. Dit valt buiten de scope van dit onderzoek.
9	IenM/ILT	3	...de rol van de twee beunshipen bepalend...	Regel 28 staat dat de zandzuiger ook iets kan bepalen?	Hier wordt bedoeld dat de kapitein van de zandzuiger vooraf kan weigeren een schip te beladen (in extreme omstandigheden). Dit is niet gebeurd in de twee beschouwde voorvallen en heeft dus verder geen rol gespeeld.

Volg-nr.	Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar partij	Reactie Onderzoeksraad
10	lenM/ILT lenM/ILT	3.1		Waren getijden en wind wel of niet van invloed? Was de plaats van overslag van invloed? Is er toestemming gegeven om op deze locatie te laden?	De omstandigheden ter plaatse waren niet bijzonder voor zone 2 water en waren ook geen aanleiding om overslag niet te laten plaatsvinden. Het is algemeen geaccepteerd en aan de orde van de dag dat op de bewuste locatie op de Westerschelde overslag plaatsvindt. In dit onderzoek is niet bepaald in welke mate de omstandigheden ter relateren zijn aan de verschillende krachten de beunschepen. Er zijn vaste gebieden aangegeven door de Staat. De overslagplaatsen mogen plaatsvinden in drie gebieden, bij Hansweert, bij Hoofdplaat of bij Everingen. De Interballast heeft een voorkeur voor het gebeid nabij VH6-6a. Afhankelijk van de hoeveelheid scheepvaart en diepgang, kan uitgeweken worden naar VH14-16. Onafhankelijk, de Interballast blijft binnen het opgegeven vlak. Dus de toestemming wordt hiermee gegeven.
11	lenM/ILT	3.2.1	er is voor gekozen de stabiliteit van beunschepen te toetsen aan de stabiliteitscriteria voor drijvende werktuigen, vanwege het feit dat beunschepen met een kraan ook onder deze definitie vallen. De definitie van drijvend werktuig luidt als volgt: een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals kranen, baggermolens, hei-installaties of elevatoren;	Een werkinstallatie op een drijvend werktuig is een essentieel onderdeel voor de bedrijfsvoering van het werktuig. Een kraan wordt tijdens de werkzaamheden gebruikt en daar zijn de stabiliteitsberekeningen voor bedoeld. Een beunschip, zelfs een met een kraan, kan nooit onder deze definitie vallen, zoals de Onderzoeksraad suggereert. In dat geval zou elk vrachtschip met een kraan een drijvend werktuig zijn. Als een beunschip of welk ander vrachtschip dan ook is uitgerust met een kraan, dan wordt die hooguit gebruikt om een auto aan of van boord te takelen. Er wordt niet mee gewerkt. Stabiliteit bij beunschepen, zeker de stabiliteit waar het in het onderzoek om gaat, heeft veel meer te maken met de lading en het schuiven daarvan. De vraag is daarom of het niet meer voor de hand had gelegen een vergelijking te trekken met bijvoorbeeld tankschepen. Waarom is er voor gekozen om de stabiliteit van beunschepen te toetsen aan de stabiliteitscriteria voor drijvende werktuigen?	Op 19 juli 2015 heeft de Toezichtseenheid Binnenvaart van de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat een brief uitgestuurd met als onderwerp 'Stabiliteitsberekening kraan/hopperschepen binnenvaart'. In deze brief wordt verwezen naar stabiliteitscriteria gebaseerd op H17 'Bijzondere bepalingen voor drijvende werktuigen'. Een hopperschip heeft veel overeenkomsten met een beunschip. De stabiliteitscriteria die gehanteerd worden hebben betrekking op het kunnen afschenken van lading en evt instromen van buitenwater. Deze regelgeving is daarmee toepasbaar op beunschepen. Het vergelijken met tankschepen is minder voor de hand liggend, omdat een tankschip geen lading kan afschenken. Ook is de inhoud van een tank altijd vloeibaar en niet bij hogere soortelijke gewichten ook vast. Om die reden is gekozen voor de criteria in H17 in dit onderzoek. Met kraan wordt in deze definitie niet verwezen naar een autokraan, maar naar een laad/losinstallatie.
12	lenM/ILT	3.2.1	Referentiekader	Indien de OVV stelt dat het een niet geaccepteerde norm is, waarom wordt het dan als referentiekader gebruikt? Om de stabiliteit van de Rick en de Willem te onderzoeken en te interpreteren, is daar een referentiekader voor nodig?	Met niet geaccepteerde norm bedoelt de OvV dat het niet algemene gebruikte norm voor beunschepen betreft. De Onderzoeksraad heeft bij gebrek aan criteria voor beunschepen deze norm gehanteerd als referentie zodat toch een beoordeling gemaakt kon worden van de stabiliteit van de twee gekapseide beunschepen t.b.v. dit rapport. Zonder referentiekader (criteria) kunnen er geen uitspraken gedaan worden over de stabiliteit.
13	lenM/ILT	3.2.2	En voettekst (dichtheid lading)	Wat is de bron van deze tekst? De waarden 1,4 en 1,6 worden niet herkend.	Op 19 juli 2015 heeft de Toezichtseenheid Binnenvaart van de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat een brief uitgestuurd met als onderwerp 'Stabiliteitsberekening kraan/hopperschepen binnenvaart'. Hierin wordt voor het soortelijk gewicht verwezen naar 'Richtlijn 28 Bijzondere voorschriften voor baggermateriaal'.
14	lenM/ILT	3.3.3		Zonder vergelijk met het drijvende werktuig, kan gesteld worden dat er positieve GM waarde gegenereerd zijn. Kan geconcludeerd worden dat de statische stabiliteit voldoende is voor beide schepen?	Statische stabiliteit was inderdaad positief, maar niet voldoende om te voorkomen dat de aanwezige externe krachten tijdens de overslag konden leiden tot kapseizen van het schip.
15	lenM/ILT	3.3.1	Aan de eis van GM = 15 cm wordt niet ruim voldaan. Rick GM = 45 CM	Welk referentie bepaalt of het ruim of niet ruim is?	In het onderzoek zijn verschillende stabiliteitsparameters beschouwd. Tezamen heeft dat tot de conclusie over stabiliteit van de onderzochte schepen geleid. De maximale hellingshoek en de maximale arm naderde of overschreed de gebruikte referentiewaarde en op basis hiervan is geconstateerd dat de stabiliteit van de schepen niet ruim was.
16	lenM/ILT	3.4.1	Aan de eis van GM = 15 cm wordt niet ruim voldaan. Willem GM = 150 cm	Welk referentie bepaalt of het ruim of niet ruim is?	idem opmerking 15.

Volg-nr.	Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar partij	Reactie Onderzoeksraad
17	lenM/ILT lenM/ILT	3.4.2	zie opmerking bij p20, regel 15. De eerste technische eis uit het ROSR en bijlage II bij richtlijn 2006/87 is dat schepen volgens goed scheepsbouwgebruik moeten zijn gebouwd (artikel 3.01). De staat van het schip is matig tot slecht te noemen.	Zou de Onderzoeksraad de hier geschetste gang van zaken als 'goed scheepsbouwgebruik' betitelen? Welk referentiekader is hiervoor gebruikt?	Deze vraag valt buiten de scope van dit onderzoek. Uitspraak over de staat van het schip is gebaseerd op onderzoek door een expertisebureau ingeschakeld door de verzekeraar en door de Onderzoeksraad.
18	lenM/ILT	3.4.3	Tabel GM waardes	De Willem had GM = 150 cm in de tabel staat 166 cm.	De laagstbepaalde GM = 150 cm. GM = 166 cm bij een soortelijk gewicht van 1,8 ton/m ³ .
19	lenM/ILT	3.5	de sterkteberekeningen moeten uitgaan van 'normale omstandigheden'. Op de Westerschelde komen de omstandigheden waaronder de Rick kapseide niet dagelijks voor, maar zijn zij ook zeker niet abnormaal te noemen.	Welke omstandigheden zijn aangehouden bij de sterkteberekeningen? Waren de werf, de keuringsinstantie en de eigenaar op de hoogte van verminderde betrouwbaarheid bij varen op open water?	Normaliter worden bij de sterkteberekeningen voor binnenvaartschepen 'stil water' als uitgangspunt genomen en wordt er dus geen rekening mee gehouden met de mogelijke onstuimige omstandigheden op 'open water'. Het is niet onderzocht in hoeverre partijen op de hoogte waren van de invloed van 'open water' op de resultaten van sterkteberekeningen.
20	lenM/ILT	4.1	Op basis...tot beunschip	Wordt deze conclusie getrokken nav de incidenten van deze twee schepen of is ook andere informatie hiervoor gebruikt? Is deze conclusie niet strijdig met bijlage E? Daaruit blijkt dat dit voor de Rick niet het geval is. Een nadere onderbouwing van deze conclusie mist.	Er is ook informatie uit documenten en interviews gebruikt, met name ten aanzien van de gang van zaken bij de certificering waaruit blijkt dat stabiliteit niet wordt beschouwd. Ook voor de Rick was er geen aandacht voor de stabiliteit (stabiliteit was geen onderwerp bij de verbouwing).
21	lenM/ILT	4.1	Veel tot beunschip....	Is hier onderzoek naar gedaan?	Bevinding van de Onderzoeksraad is gebaseerd op interviews. Ook is gebruik gemaakt van documenten over de binnenvaartsector, zoals 'Eindrapportage voorzitter Transitiecomité Binnenvaart' (dhr Kraaijveld, 2014), het rapport 'De rol van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij de Innovatie in de maritieme sector' (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2011) en 'Advies Binnenvaartambassadeur' (2010, i.o.v. Min. Verkeer en Waterstaat en Min. EZ).
22	lenM/ILT	4.3	Naar aanleiding...2015 doorgevoerd.	Er zijn inderdaad nieuwe regels gekomen n.a.v. het incident met de Waldhof, dit is in internationaal verband gebeurd en Nederland heeft zich hiertegen verzet. Uit het rapport n.a.v. het ongeval met de Waldhof kwam naar voren dat de Waldhof niet was gekapseisd als aan de vigerende regelgeving was voldaan.	In deze alinea wordt aangegeven dat veiligheidsregels in de loop van tijd ingevoerd worden naaar aanleiding van een voorval. Toedracht van voorval en de totstandkoming van de nieuwe regels valt buiten de scope van dit onderzoek.

Volg-nr.	Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Commentaar partij	Reactie Onderzoeksraad
23	IenM/ILT	4.4	Sinds 2013...beperkt gebleven. De nadruk...van belang.	Naast de formele toezichtsignalen voor de bewindspersonen waar hier naar verwezen wordt heeft de ILT ook andere manieren om signalen vanuit het toezicht te agenderen. Het feit dat de ILT in haar formele toezichtsignalen weinig aandacht heeft besteed aan de binnenvaart betekent niet dat de agenderende rol van de ILT beperkt is gebleven.	Uit het onderzoek (waaronder interviews) is naar voren gekomen dat ILT-organisatie gericht op binnenvaart sterk is gewijzigd met de taakoverdracht naar de certificerende instellingen. Er zijn minder inspecteurs actief, die bovendien op meer afstand staan van de binnenvaart als gevolg van de taakoverdracht. De werkzaamheden op het gebied van binnenvaart zijn op dit moment met name gericht op de kerntaak van ILT: het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving (o.a. handhaving binnenvaartwet/ gevaarlijke stoffen en controle op functioneren van certificering binnenvaart). De Onderzoeksraad constateert dat in de praktijk ILT geen hoge prioriteit toekent aan de formele agenderende rol voor beleid in de binnenvaart.
24	IenM/ILT	5		Is het schip omgeslagen door gebrek aan stabiliteit of door foutieve handelingen van de bemanning? Zie ook pag 3-. 26-30)	Een combinatie van krachten heeft geleid tot het krachten op het beunschip Rick. Deze krachten hebben kunnen ontstaan door de aanwezige omgevingsomstandigheden en het manoeuvreren van het schip. De Onderzoeksraad ziet voor de boodschap die uit dit onderzoek volgt geen meerwaarde om eventuele foutieve handelingen van de bemanning te benoemen.
25	IenM/ILT	5		Welk referentiekader hanteert de OVV voor sterkte?	De Onderzoeksraad heeft onderzocht wanneer en voor welke condities sterkteberekeningen worden uitgevoerd bij de certificering van beunschepen. De Onderzoeksraad heeft geen sterkteberekeningen uitgevoerd of beoordeeld en heeft ook geen referentiekader hiervoor geformuleerd.
26	IenM/ILT	Bijl. A	Locatiekeuze op...de Westerschelde.	De locatie wordt als een gegeven beschouwd. Betekent het dat niet is gekeken of de gekozen locatie van invloed is geweest op het kapseizen?	De aanwezige omstandigheden op de locatie van de zandoverslag op de Westerschelde zijn beschouwd in de stabiliteitsberekeningen. Er heeft echter geen onderzoek plaatsgevonden naar de specifieke kenmerken van deze locatie ten opzicht van andere locaties.
27	IenM/ILT	Bijl. A		Algemene vraag: De Rick heeft van 2001 tot datum ongeval probleemloos gevaren, wat maakt dat stabiliteit nu een issue was?	Dat er nooit iets gebeurd is, is geen indicatie dat er geen veiligheidsissues aanwezig zijn. De twee voorvallen zijn aanleiding geweest de stabiliteit van beunschepen te onderzoeken en hieruit volgde de bevinding dat de aanvangsstabiliteit van het beunschip Rick weinig marge had.
28	IenM/ILT	Bijl. C		In de tekst van het rapport is op verschillende punten onduidelijk welk referentiekader gebruikt is (zie ook eerdere opmerkingen hierover).	Zie eerdere opmerkingen m.b.t. referentiekader.
29	IenM/ILT	Bijl. C	Van toepassing zijn wet- en regelgeving	Bestaat er wet- en regelgeving voor laden en lossen? En welke wet- en regelgeving wordt nog meer in beschouwing genomen, die niet in bijlage bijlage C genoemd wordt? Scheepvaartverkeerswetgeving?	De voor dit onderzoek relevante wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage C. Er bestaat geen specifieke wetgeving met betrekking tot laden/lossen van spuitend op open water.