

INZAGEREACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'VEILIG CONTAINERTRANSPORT TEN NOORDEN VAN DE WADDENEILANDEN'

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
1	Ministerie IenW	1.3	Op 6 januari 2019 kwamen de veiligheidsonderzoekers van PMA, BSU en de Onderzoeksraad samen aan boord van de MSC ZOE in Bremerhaven en startten het ongevalsonderzoek. Tijdens het onderzoek ter plaatse zijn relevante gegevens en informatie veilig gesteld, waaronder verklaringen van de bemanning, gegevens van de Voyage Data Recorder (VDR), gegevens van de laadcomputer en het sjorprogramma, het stuwplan van de containers, het stabiliteitshandboek en logboekuittreksels. Bovendien werd de schade geïnventariseerd.	Verplichte PSC onderzoek ontbreekt. Onder de EU richtlijn Port State Control (havenstaat) is het verplicht om schepen te onderzoeken die onderweg naar de EU bestemmingsaven (Bremerhaven) in dit geval) averij hebben opgelopen. Dit onderzoek heeft op 3 januari plaatsgevonden.	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H1.3 overgenomen. Verdere toelichting op de uitgevoerde inspectie is gegeven in het internationale onderzoek.
2	Ministerie IenW	2.2	De ISM-Code schrijft voor dat formeel een 'maatschappij' aangewezen moet zijn die de door de ISM-Code opgelegde plichten en verantwoordelijkheden overneemt van de eigenaar van het schip.	De maatschappij is in principe de eigenaar zelf, tenzij deze een organisatie of persoon als zodanig aanwijst, zie par.1.1.2 van de ISM-Code (definitie van "company").	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H2.2 overgenomen.
3	Ministerie IenW	3.1.3	Scheepsnamen genoemd in tabel 2	Voorstel tot wijziging: Advies om scheepsnamen achterwege te laten. In tabel 2 zijn de scheepsnamen opgenomen van de schepen die bij ongevallen betrokken zijn geweest. Omdat deze naar personen (en bedrijven) herleidbaar kunnen zijn hierbij het verzoek om de scheepsnamen uit tabel 2 te verwijderen. Door het achterwege laten van de scheepsnamen boet de tabel niet in aan kracht.	Ja	Voorstel tot wijziging in Tabel 2 overgenomen.
4	Ministerie IenW	3.1.3	De minister van Infrastructuur en Waterstaat vermeldt in haar brief aan de Tweede Kamer van 5 februari 2019 dat de Nederlandse Kustwacht in de periode 2010-2018 in het Nederlandse deel van de Noordzee 188 overboord geslagen containers heeft geregistreerd.	Graag een verwijzing naar het betreffende Kamerstuk (ah-tk-20182019-1430).	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H3.1.3 in voetnoot overgenomen.
5	Ministerie IenW	3.2.1	In de loop van de tijd is het steeds meer een instrument geworden voor de ruimtelijke ordening en planning op zee.	Dit is onjuist. Zie ook par.1.1 van de General Provisions for Ships' Routing. Eerste doel van routing is nog steeds veiligheid van navigatie, nevensdoel is bescherming van het mariene milieu. Routing is geen instrument voor Marine Spatial Planning.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H3.2.1 doorgevoerd. Het woord "instrument" is vervangen door "onderdeel".
6	Ministerie IenW	3.2.1	Zone voor kustverkeer (Inshore traffic zone): een gebied tussen de kust en een verkeersscheidingsstelsel voorbehouden aan kleinere schepen, zeilboten en motorboten korter dan 20 meter. Grotere schepen mogen alleen in bepaalde gevallen gebruik maken van deze zone.	De definitie van Inshore Traffic Zone is iets breder dan hier genoemd mbt schepen die hier mogen varen, zie COLREG voorschrift 10(d). Vissersschepen mogen hier bv ook varen.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H3.2.1 doorgevoerd.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
7	Ministerie lenW	3.2.1	De IMO kan op internationaal niveau maatregelen vaststellen voor scheepsrouting. De internationale standaarden verwijzen naar de mogelijkheid van lidstaten om het scheepvaartverkeer te monitoren en een IMO-resolutie over scheepsrouting stelt in algemene zin dat routing herzien, heronderzocht en aangepast kan worden, zodat ze effectief en compatibel blijft met ontwikkelingen.	Voetnoot 37 verwijst naar een onjuiste paragraaf en inmiddels ook aangepaste tekst. IMO resolutie A.572(14) (General Provisions for Ships' Routing) is al vele malen aangepast. De huidige par.3.18 van de aangepaste resolutie luidt als volgt: "Mandatory routing systems should be reviewed, as necessary, by the Government or Governments concerned, taking into account pertinent comments, reports and observations on the routing system. Elements under review might include variations to traffic patterns, offshore exploration and exploitation, hydrographical changes, effectiveness of aids to navigation and other developments." Ter aanvulling, de routes boven de Wadden zijn geen "mandatory routing systems" in de context van de IMO bepalingen.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H3.2.1 doorgevoerd door niet relevante tekst ten aanzien van de vaarroutes te verwijderen.
8	Ministerie lenW	3.2.1	5.6 When case. (Box met tekst uit IMO Resolution A.572(14) General Provisions on Ships' Routing)	Het paragraafnummer in de gewijzigde res.A.572(14) moet zijn 5.5.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H3.2.1 doorgevoerd.
9	Ministerie lenW	3.2.2	nvt	Het kaartje is wat betreft de routing niet actueel. Inmiddels is het gebied in en rond Friesland Junction aangepast, en zijn er nieuwe routeringsmaatregelen in aanloop Westerschelde aangenomen en geïmplementeerd.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapport Figuur 8 doorgevoerd.
10	Ministerie lenW	3.2.2	TSS Terschelling – German Bight, in dit rapport verder genoemd 'de zuidelijke route';	Feitelijk maakt TSS Off Vlieland deels ook onderdeel uit van de zuidelijke route.	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H3.2.2 overgenomen door middel van het opnemen van een voetnoot.
11	Ministerie lenW	3.2.2	De zuidelijke vaarroute ligt op ongeveer 20 tot 30 kilometer uit de kust en kent gescheiden vaarbanen met een breedte van 3 zeemijlen.	De correcte term is "verkeersbanen" ipv "vaarbanen".	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H3.2.2 overgenomen.
12	Ministerie lenW	3.2.2	De Noordzee behoort tot de drukst bevaren zeeën ter wereld. De zuidelijke en noordelijke vaarroutes boven de Waddeneilanden zijn daarop geen uitzondering vanwege de ligging nabij grote havens van Duitsland, België en Nederland en de toegang tot de Oostzee via het Kielerkanaal.	Voor de volledigheid dient deze zin te worden aangevuld met "... en het Kattegat."	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H3.2.3 overgenomen.
13	Ministerie lenW	3.3.2	Het nautisch beheer van de Noordzee is gemandateerd aan de Kustwacht.	Dit betreft alleen het operationeel nautisch beheer.	Ja	Feitelijke aanpassing in rapporttekst H3.3.2 overgenomen.
14	Ministerie lenW	3.3.3	De kwetsbaarheid van de Waddenzee is in 2002 officieel door de IMO erkend door de aanwijzing van de Waddenzee in Denemarken, Duitsland en Nederland als Particularly Sensitive Sea Area (bijzonder kwetsbaar zeegebied, PSSA). Een dergelijke internationale erkenning van een gebied als PSSA biedt de mogelijkheid om als lidstaat initiatief te nemen om via de IMO te komen tot aanvullende beschermende maatregelen, zoals routeringsmaatregelen.	IMO wijst niet op eigen initiatief een PSSA aan maar doet dit op basis van een voorstel van een of meerdere lidstaten, in dit geval op voorstel door NL, DU en DK. Daarnaast zijn APM's (Associated Protective Measures) geen optie maar een voorwaarde voor de aanwijzing van een gebied als PSSA. Zie ook IMO resolutie A.927(22).	Deels	De tekst in H3.3.3 is aangepast voor wat betreft de aanwijzing van een PSSA op basis van een voorstel van lidstaten, in dit geval Nederland, Duitsland en Denemarken. Voor wat betreft de APM's (Associated Protective Measures) is de rapporttekst verduidelijkt, waarbij wordt vermeld dat erkenning van een gebied als PSSA de basis vormt om via de IMO te komen tot aanvullende beschermende maatregelen. Echter, de voorwaarde om APM's voor te stellen bij een nieuwe PSSA is pas sinds 2005 van kracht. De Waddenzee is in 2002 aangewezen als PSSA.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
15	Ministerie lenW	4.2.1	Naast de vier locaties met een bepaalde waterdiepte heeft MARIN ook gekeken naar diep water, waarbij de golven niet meer worden beïnvloed door de zeebodem en het schip de bodem niet meer kan raken.	Deze zin doet vermoeden dat op locatie 4 (op de noordelijke route!) het schip de zeebodem zou kunnen raken, terwijl dit in de deelconclusies onder par.4.3 en par.4.4 wordt tegengesproken ("Met uitzondering van bodemcontact kunnen deze fenomenen ook op de noordelijke vaarroute voorkomen" en "Voor de noordelijke route is een 'veilige' diepte gegarandeerd en kan bodemcontact uitgesloten worden".)	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H4.2.1 doorgevoerd.
16	Ministerie lenW	4.2.2	De zuidelijke vaarroute waar de MSC ZOE voer is een ondiepe vaarroute met een minimaal zeebodenniveau van -20 meter (ten opzichte van gemiddeld zeeniveau).	De term "ondiepe" is kwalitatief. Aanbevolen wordt om deze kwalificatie weg te laten.	Nee	De term ondiep wordt hier gebruikt om de zuidelijke vaarroute te beschrijven en de koppeling te leggen met de aanwezigheid van golven die typerend zijn voor ondiep water. Eerder in het rapport, paragraaf 3.2.2, is deze kwalificatie reeds toegelicht: "De waterdiepte van deze vaarroute is beperkt en kent ondieptes waarbij de waterdiepte ongeveer 20 meter kan bedragen".
17	Ministerie lenW	4.2.3	De maat voor de stabiliteit van een schip is de zogeheten GM-waarde: de metacentrische hoogte uitgedrukt in meters.	De GM-waarde is niet de enige maat, maar een van de maten die bepalend zijn voor de stabiliteit. Bij toenemende helling van het schip zijn andere parameters zoals de stabiliteitskromme van belang.	Deels	Wanneer in dit rapport wordt gesproken over de GM-waarde als maat voor de stabiliteit van een schip, wordt de aanvangsstabiliteit bedoeld bij kleine hellingshoeken. De hoogte van het Metacenter (M) wordt bepaald door de scheepsvorm en met name de breedte van het schip. De hoogte van het zwaartepunt (G) wordt bepaald door de verdeling van het gewicht van schip en lading over het schip. Tekstuele aanpassing is ter verduidelijking van het gehanteerde begrip stabiliteit in rapporttekst H4.2.3 in een voetnoot doorgevoerd.
18	Ministerie lenW	4.2.3	Een erg stabiel schip (hoge GM-waarde) heeft een korte eigenperiode: het schip wil snel terug naar de evenwichtsconditie. Een minder stabiel schip (lage GM-waarde) heeft een langere eigenperiode.	Alleen door een vergelijking van GM kan niet worden geconcludeerd of het schip minder of meer stabiel is. Feit is dat GM en de breedte van het schip bepalend zijn voor de slingerperiode. Hoe groter de GM waarde hoe korter de slingerperiode, dus snel slingeren. Lage GM waarden leiden tot langere slingerperiodes, dus langzaam slingeren. Voorgesteld wordt om hier alleen over de GM-waarden te praten, en niet over de stabiliteit, in relatie tot de slingerperiode.	Deels	Naast de GM-waarde wordt de eigen slingerperiode bepaald door de verdeling van de massa over het schip (uitgedrukt in de traagheidsstraal). De begrippen GM-waarde en stabiliteit zijn op basis van de vorige opmerking (opmerking 17) reeds verduidelijkt. Tekstuele aanpassing in rapporttekst H4.2.3 ter verduidelijking van factoren die de slingerperiode bepalen in het rapport doorgevoerd in een voetnoot.
19	Ministerie lenW	4.2.3	Wanneer een schip stabiel wordt (hogere GM-waarde), wordt de eigen slingerperiode korter (zie Figuur 21 (b)).	Stabiliteit wordt ook door andere parameters beïnvloed. Alleen een verwijzing naar GM is niet voldoende om te bepalen of een schip stabiel is. Feit is waanneer GM groter is, wordt de eigen slingerperiode korter. Ook hier wordt aanbevolen om alleen over de GM-waarde te praten in relatie tot de slingerperiode.	Deels	Zie opmerkingen onder 17 en 18.
20	Ministerie lenW	4.2.3	Opvallend is dat een groot containerschip met een hoge stabiliteit zoals de MSC ZOE, gevoelig is voor de aanwezige golfperiodes in de Noordzee en sterke slingerbewegingen vertoont.	Hoe groot een schip is, is niet relevant. Bepalend is de combinatie van breedte en GM waarde. Voorgesteld wordt om "groot" te vervangen door "breed".	Deels	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H4.2.3 doorgevoerd door 'breed' toe te voegen. De term 'groot' wordt in het rapport gebruikt om een algemene beschrijving te geven van de afmetingen van het schip. De hoogte van het Metacenter (M) wordt bepaald door de scheepsvorm en met name de breedte van het schip.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
21	Ministerie IenW	4.2.3	Een groot en breed containerschip zoals de MSC ZOE met een relatief hoge stabiliteit heeft een kortere eigen slingerperiode, waarop het schip vanuit zichzelf sterker slingert dan kleinere schepen. Het gevolg is dat deze schepen sterker reageren op de aanwezige golfperiodes in de Noordzee dan minder stabiele schepen. Hierdoor zullen grote stabiele containerschepen meer slingeren in dwarsgolven op de Noordzee dan kleinere minder stabiele schepen.	De vergelijking klopt niet helemaal. Hoe groot een schip is, is niet relevant. Bepalend is de combinatie van breedte en GM waarde.	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst in H4.2.3 doorgevoerd en 'brede' toegevoegd.
22	Ministerie IenW	4.2.3	In het scenario 'MSC ZOE' - een stabiel containerschip in stormachtige weerscondities met dwarsscheeps inkomende golven met een significante golfhoogte van 5 tot 6,5 meter, een piekperiode van 11-13 seconden en met kans op individuele golven tot 11 meter hoogte - zijn de scheepsbewegingen van grote containerschepen op de zuidelijke en de noordelijke vaarroute groot.	Bepalend is de combinatie van GM en breedte en niet de grootte.	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst in H4.2.3 doorgevoerd en 'brede, stabiele' toegevoegd.
23	Ministerie IenW	4.4	De ondiepe kustzone van het Waddengebied is berucht vanwege deze grondzeeën, die een vlotte en veilige doorvaart ernstig kunnen hinderen.	Graag neutraal/informerend formuleren: "De ondiepe kustzone <u>boven</u> het Waddengebied <u>staat bekend</u> om deze grondzeeën, die een vlotte en veilige doorvaart kunnen hinderen." Of als alternatief in lijn brengen met de bewoording zoals gebruikt in regels 33 en 34 op blz.73.	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H4.4 overgenomen.
24	Ministerie IenW	4.4	Bij zwaar weer en hoge golven is het daardoor op de noordelijke route gemakkelijker om een gunstige koers voor het schip te zoeken.	Een schip dient in principe de verkeersbaan te volgen conform COLREG voorschrift 10, waardoor het kiezen van een gunstige koers sowieso zijn beperkingen heeft, tenzij dit in een noodgeval noodzakelijk is.	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H4.4 doorgevoerd en in voetnoot opgenomen.
25	Ministerie IenW	4.4	De zuidelijke route heeft een hogere verkeersintensiteit.	Graag aanvullen met "... maar is wel breder dan de noordelijke route." Dit is namelijk een aspect dat ook dient te worden meegenomen om het verschil tussen beide routes te duiden in relatie tot de manoeuvreerruimte.	Ja	Feitelijke aanvulling in rapporttekst H4.4 overgenomen.
26	Ministerie IenW	4.4	De containers en de inhoud die eruit los kan komen, vervuilen de Waddenzee en spoelen aan op de kusten van Waddeneilanden en de kust van het Fries-Groningse vasteland.	Dit is niet altijd zo, maar geldt uitsluitend bij N of NW wind. Met inachtneming van het ongeval met OOCL Rauma in februari 2020.	Ja	Stromings- en windrichting bepalen de verspreiding van de verloren lading. Feitelijke aanvulling in rapporttekst H4.4 doorgevoerd ter verduidelijking.
27	Ministerie IenW	4.4	Voor zowel de noordelijke als de zuidelijke vaarroutes geldt dat gezien de aanwezigheid van een kwetsbaar natuurgebied verlies van containers tot vervuiling van de Waddenzee en Waddeneilanden zal leiden.	"aanwezigheid" moet zijn "nabijheid", en "zal" moet zijn "kan", met inachtneming van het ongeval met OOCL Rauma in februari 2020.	Deels	Voor zowel de noordelijke als de zuidelijke vaarroutes geldt dat verlies van containers zal leiden tot vervuiling van de Noordzee en afhankelijk van de wind- en stromingsrichting van het kwetsbare Waddengebied. Tekstuele aanpassing in rapporttekst H4.4 doorgevoerd.
28	Ministerie IenW	4.4	Voor zowel de noordelijke als de zuidelijke vaarroutes geldt dat gezien de aanwezigheid van een kwetsbaar natuurgebied verlies van containers tot vervuiling van de Waddenzee en Waddeneilanden zal leiden.	"aanwezigheid" moet zijn "nabijheid", en "zal" moet zijn "kan", met inachtneming van het ongeval met OOCL Rauma in februari 2020.	Deels	Zie opmerking onder 27.
29	Ministerie IenW	5.1	Half november 2019 was 87% van de containers en 75% van de lading geborgen en afgevoerd. Tegelijkertijd lagen er nog 43 containers en ruim 800 ton lading in zee.	Graag vervangen door: "Medio maart 2020 was 88% van de containers en 75% van de lading geborgen en afgevoerd. Tegelijkertijd lagen er nog 41 containers en ruim 800 ton lading in zee." Het betreft een actualisatie van de cijfers.	Ja	De actualisatie van de cijfers is in rapporttekst H5.1 overgenomen.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
30	Ministerie lenW	5.2	De IMO aanwijzing van de Waddenzee in Denemarken, Duitsland en Nederland als bijzonder kwetsbaar zeegebied, PSSA, biedt de mogelijkheid om binnen IMO aanvullend beschermende maatregelen vast te stellen.	Zie eerdere opmerking bij par.3.3.3 blz.37 mbt PSSA.	Nee	In de aangehaalde tekst wordt benoemd dat de aanwijzing van de Waddenzee als PSSA de betrokken lidstaten de kans biedt om binnen het IMO aanvullende beschermende maatregelen te realiseren. Dit is niet in tegenspraak met wat de inzagereactie aangeeft.
31	Ministerie lenW	5.3.1	De incidenten met verloren containers en signalen van lokaal bestuur en Tweede Kamer over de risico's van containerverlies zijn voor de Nederlandse overheid tot nu toe geen aanleiding geweest om de risico's van grootschalig containervervoer en de risico's op containerverlies boven de Waddeneilanden diepgaander te onderzoeken en daar nieuw beleid en een aanpak voor te ontwikkelen.	Dit is onjuist. Na het incident met de MSC Zoe zijn er door lenW diverse onderzoeken ingesteld mbt containerverlies boven de Wadden. Enkele daarvan zijn nog lopende. Daarnaast is in 2009 is onder leiding van MARIN een uitgebreid meerjarig onderzoek afgerond over het vervoer van ladingen over zee. Onderdeel van het onderzoek waren metingen in laboratoria en op zee naar de krachten op containers. De uitkomsten van dit onderzoek zijn internationaal gedeeld. Een van de aanbevelingen uit het onderzoek was, dat containers voor vervoer gewogen zouden moeten worden, voor een goede verdeling van de containers op het schip. Nederland heeft hierna samen met Denemarken en Australië een voorstel ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de internationale regelgeving m.b.t. containergewichten aan te scherpen. Dit is overgenomen en deze nieuwe regelgeving is sinds 1 juli 2016 internationaal van kracht en is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. (SOLAS VI reg. 2.4-6 en Circ 1475/ NL RVZ art. 44a en 44b). Ook de thema-actie, uitgevoerd door ILT in 2009 op 57 containerschepen, heeft geresulteerd in een aantal uitgevoerde aanbevelingen waaronder; een 'awareness' campagne onder reders en klassenbureaus, behandeling van het onderwerp op seminars en het delen van de resultaten met onder meer de Europese en Australische Maritieme Veiligheidsagentschappen (EMSA/AMSA). Ook zijn de resultaten meegenomen bij de internationale ontwikkeling van relevante instructies en circulars voor inspecteurs.	Deels	<p>Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gezamenlijk met Australië en Denemarken in 2011 een paper ingediend bij de IMO met voorgestelde maatregelen om verlies van containers te voorkomen naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek Lashing@Sea. Dit heeft geleid tot aanpassing van internationale standaarden voor het wegen van containers. Niet alle aspecten uit het onderzoek zijn internationaal onderzocht.</p> <p>De rapporttekst H5.3.1 is aangepast om de bijdrage van het ministerie in IMO-verband toe te lichten. De constatering dat de incidenten en signalen van lokale bestuurders niet heeft geleid tot verder onderzoek, nieuw beleid en aanpak specifiek gericht op het Waddengebied blijft echter bestaan. In het rapport H5.3.1 wordt ook vermeld dat het ministerie na het voorval met de MSC ZOE een aantal onderzoeken is gestart, waaruit blijkt dat er nu aandacht is voor de risico's van containerverlies in de nabijheid van het Waddengebied.</p>
32	Ministerie lenW	5.4	Voor vertrek uit de haven maakt de bemanning een gedetailleerde planning en stelt de waypoints (knooppunten op de route) vast, waarbij rekening moet worden gehouden met recente en lokale weersverwachtingen, de diepgang van het schip, de waterdiepte, getij, obstakels en andere mogelijke gevaren.	waypoints zijn geen knooppunten, maar posities op de route waar van koers moet worden veranderd..	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H5.4 overgenomen.
33	Ministerie lenW	6	Maar de noordelijke route is daarmee vanuit perspectief op containerverlies geen veilige, hooguit iets minder riskante route bij noordwesterstorm. In andere omstandigheden kan juist de zuidelijke route minder riskant.	mist laatste woord "zijn".	Ja	Tekstuele aanpassing in rapporttekst H6 overgenomen.