

BIJLAGE B

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'SCHIPPEN MET RUIMTE - BEHEERSING VAN SCHEEPVAARTVEILIGHEID OP EEN STEEDS VOLLERE NOORDZEE'

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de letterlijke tekst weer van de reactie van inzagepartijen. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
21	Nautisch expert 1	1	De mate van afwezigheid van potentiële oorzaken van een gevaarlijke situatie of de mate van aanwezigheid van beschermende maatregelen tegen deze potentiële oorzaken	De afwezigheid van onacceptabele niveaus van risico's van verlies van mensenlevens en lichamelijk letsel, verlies van of schade aan schepen of andere zaken en/of schade aan het milieu, als dat niet het gevolg is van opzet. / bron IACS; Deze definitie is ook opgenomen in Bijlage E (begrippenkader) van het document 'Informatiebehoefte Nautisch Verrkeersmodel' (Rijkswaterstaat 2009). Zie ook blauw kader pag. 14.	nee	Deze reactie betreft de definitie van veiligheid zoals de Onderzoeksraad die gebruikt in dit onderzoek. De definitie is gebaseerd op hoe veiligheid staat beschreven in de Atlas leefomgeving. De definitie van scheepvaartveiligheid die al in hoofdstuk 1 stond is naar aanleiding van deze reactie toegevoegd aan de begrippenlijst.
22	Nautisch expert 1	1	Vessel Traffic Management & Information System	Vessel Traffic Management & Information Services	ja	Correctie is overgenomen.
16	Kustwacht		evacueerde de NL KW de bemanning	moet hier niet bij staan op initiatief van de Kapt. Of afstemming met kapt, hij is bevoegd gezag a/b	ja	De tekst is aangevuld met suggestie uit de reactie.
90	MARIN	1.1	opwekken van waterstof, ammoniak	Suggestie: waterstof en ammoniak worden niet 'opgewekt' offshore maar 'geproduceerd'. Met offshore wind-, solar-, getijden- en golfenergie wordt elektriciteit opgewekt en daarna eventueel omgezet naar waterstof en e-fuels.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
111	IenW	1.1	het opwekken van waterstof, ammoniak	Zijn er zulke concrete plannen voor opwekking ammoniak op de Noordzee? Bronvermelding?	nee	De Onderzoeksraad kent nog geen concrete plannen voor het produceren van ammoniak op de Noordzee, maar ammoniak wordt vaak genoemd als energiedrager (of e-fuel). Concrete plannen zijn ook niet nodig voor de gehanteerde formulering 'in de nabije toekomst mogelijk ook'.
91	MARIN	1.1	neemt hierdoor de kans op ongevallen toe	Suggestie: 'neemt hierdoor de kans op ongevallen, ladingverlies en schades aan het schip toe'. Het onderwerp is breder dan ongevallen en breder dan aanvaringsrisico. Ook de kansen op ladingsverlies (MSC ZOE) en milieuschade neemt toe door beperkte manoeuvreerruimte in slecht weer.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
112	IenW	1.3	De onderzoeksraad.. Noordzee	De vraag is of daarmee niet een (in potentie) belangrijk deel van de oplossingsrichtingen buiten beeld is gebleven?	nee	De Onderzoeksraad onderschrijft dat de uitgesloten delen ook invloed kunnen hebben op scheepvaartveiligheid. Voor elk onderzoek moet de Onderzoeksraad echter een focus kiezen. De gebeurt op basis van een analyse van het onderwerp, mogelijke factoren en de betrokken partijen en hun invloed.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
113	IenW	1.3	De mogelijke... onderzocht	Ontstaat door deze inperking van de onderzoekscope geen leemte? Risico is kans maal gevolg, en op basis daarvan wordt toch ook bepaald wat de juiste beheersmaatregelen zijn? Kun je, met andere woorden, wel iets zeggen over de kwaliteit van het risicomanagement als je de gevolgen niet onderzoekt?	nee	Dit onderzoek richt zich op de beheersing van scheepvaartveiligheidsrisico's bij het plaatsen van vaste objecten op de Noordzee. Wat de Onderzoeksraad bedoelt is dat er voor dit onderzoek geen kennis is ontwikkeld op het gebied van gevolgen van ongewenste gebeurtenissen bovenop de kennis die er al is. Daar komt bij dat sommige voorvallen moeten worden onderzocht om ervan te leren, zoals de MSlu heeft gedaan voor de Julietta D. De Onderzoeksraad heeft wel geprobeerd om te gevolgen van de risicobeheersing zoals die nu is te analyseren.
92	MARIN	2.2.1	zie boven		ja	Zie toelichting bij inzagereactie 90.
114	IenW	2.2.1	De scheepvaart, bestaande uit onder andere vrachtvaart, werkvaart, visserij en recreatievaart, is de grootste gebruikersgroep van de Noordzee. De Noordzee wordt ook voor andere doeleinden gebruikt, zoals zand-, schelpen- en grindwinning, en de winning van olie en gas.	Hoe beoordeel je dat scheepvaart de grootste gebruikersgroep is? Onderbouwing ontbreekt	ja	Bronvermelding is toegevoegd aan de tekst.
115	IenW	2.2.2	De kuststaat mag in de territoriale wateren het gebruik van voorgeschreven routes en een verkeersscheidingsstelsel verplicht stellen.	Dat kan Nederland voorstellen aan de lidstaten van de IMO. Alleen wanneer consensus wordt bereikt over de voorgestelde routeringsmaatregel kan Nederland deze implementeren ter bevordering van de veiligheid.	nee	Artikel 21, eerste lid en onderdeel a van het VN-Zeerechtverdrag luidt: 'De kuststaat kan, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag en andere regels van het internationale recht, wetten en voorschriften aannemen betreffende de onschuldige doorvaart door de territoriale zee, ten aanzien van de onderstaande aangelegenheden: a. de veiligheid van de scheepvaart en de regeling van het verkeer op zee'
116	IenW	2.2.2	De kuststaat mag in de territoriale wateren...	na wateren eigenstandig of zonder internationale accordering invoegen. Evt verwijzen naar de GPSR	nee	Een kuststaat wordt verzocht om een ontwerp voor een verkeersscheidingsstelsel dat volledig binnen de territoriale wateren ligt, in te dienen bij de IMO. Mocht een kuststaat dat, om welke reden dan ook, niet doen, dan moet de kuststaat ervoor zorgen dat er duidelijk indicaties op de zeekaart staan en maritime publicaties de voor dat gebied voorgeschreven regels bevat. Artikel 3.12, 3.13 en 3.14 van GPRS.
1	Kustwacht		of ATBA aanvragen/instellen	nu wordt alleen een veiligheidszone genoemd	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie. 'Area to be avoided' is toegevoegd aan de tekst.
117	IenW	2.2.2	de onschuldige doorvaart worden gerespecteerd	onschuldige doorvaart aanvullen met: historische routes en vaarroutes tussen havens.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
118	IenW	2.2.2	Zie ook paragraaf 3.2.1 van: Onderzoeksraad voor Veiligheid, Veilig containertransport ten noorden van de Waddeneilanden. Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE, juni 2020.	beter is verwijzing naar IMO circulars zoals GPSR	nee	De verwijzing naar paragraaf 3.2.1 van het rapport Veilig containertransport geeft uitleg over de General Provision on Ships' Routing en gaat dus verder dan alleen een verwijzing naar GPSR.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
119	IenW	2.2.2	Een kuststaat heeft geen soevereine rechtsmacht binnen de EEZ. Wel heeft een staat binnen de EEZ onder andere exploitatierechten voor de aanwezige grondstoffen en 6 rechten om energie uit water, stromingen en wind te winnen. In	Voor de volledigheid hier mogelijk de strekking van heel artikel 56 VN Zeerechtverdrag aanhalen dat de rechten en plichten van een kuststaat in de EEZ weergeeft. Dus 56 lid 1a soevereine rechten tbv ... en 56 lid 1b rechtsmacht tav...	ja	Voetnoot naar VN-Zeevaartverdrag artikel 56 is opgenomen.
120	IenW	2.2.2	figuur 4	Er staan fouten in de legenda en de kaart is niet conform de structuurvisiekaart van het Programma Noordzee 2022-2027. Want: In een routekaart worden geen wind-energiegebieden aangewezen, de clearway richting het noorden is een indicatie die alleen op de zoekgebiedenkaart staat, er staat een defensieoefengebied op wat er niet is.	deels	Zie toelichting bij inzagereactie 121 tot en met 125.
121	IenW	2.2.2	figuur 4 (blauwe route links naar rechts)	Deze arcering staat niet op de legenda. Dit gearceerde gebied wordt overwogen als extra bufferzone voor scheepvaartveiligheid.	ja	De arcering is in de legenda opgenomen.
122	IenW	2.2.2	figuur 4 (legenda 'windenergie - aangewezen windenergiegebied voor routekaart 2030)	Windenergiegebieden die tot ontwikkeling komen in het kader van Routekaart 2030.	ja	De tekst in de legenda is aangepast.
123	IenW	2.2.2	figuur 4 (legenda 'windenergie - aangewezen windenergiegebied voor routekaart 2030')	Aangewezen windenergiegebieden in Programma Noordzee 2022-2027. In deze gebieden komt maximaal 10,7 GW tot ontwikkeling in het kader van de Aanvullende Routekaart 2030 (Lagelander maakt geen deel uit van de te ontwikkelen gebieden tot 2030).	nee	De tekst in de legenda is conform de Structuurvisiekaart Noordzee 2022-2027.
124	IenW	2.2.2	figuur 4 - gebied, zie afbeelding	dit gebied is ooit overwogen als vervangende ruimte voor het liggende defensie-oefengebied hieronder, maar die draaiing is niet doorgegaan. Dus dit gebied moet weg, het staat ook niet op de structuurvisiekaart.	ja	Correctie overgenomen. Het gebied is verwijderd.
125	IenW	2.2.2	figuur 4 (blauwe route rechthoog)	deze ruimtelijke indicatie voor een clearway moet ofwel weg, ofwel alle ruimtelijke indicaties voor (ook andere) clearways moeten erbij staan. Nu niet consistent. Staat namelijk niet op structuurvisiekaart. Andere ruimtelijke indicaties zijn: clearway Esbjerg Hull, SN10	ja	Correctie overgenomen. Deze ruimte voor clearway verwijderd, conform de Structuurvisiekaart Noordzee 2022-2027.
23	Nautisch expert 1	2.2.2	onderhoud van vaargeulen en markering van vaarwegen	onderhoud van vaargeulen en markering van scheepvaartroutes / Op de Noordzee spreekt men van scheepvaartroutes (verkeersbanen in verkeersscheidingstels, clearways, e.d.). De term vaarwegen is in gebruik voor de binnenvaart.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
126	IenW	2.2.2	incidentbestrijding	aanvullen met relevantie dienstverleningstaken die de Kustwachtorganisatie uitvoert als noodsliephulp, incident- coördinatie en bestrijding.	nee	In het rapport staat: '...onder andere taken op het gebied van incidentbestrijding...' en dat omvat daarmee alle relevante dienstverleningstaken.
155	IenW	2.4.2	Rijkswaterstaat Zee en Delta	Vervangen door: Rijkswaterstaat, dit is de juridisch juiste aanduiding. Rijkswaterstaat Zee en Delta komt in totaal 8 keer voor en kan steeds vervangen worden door Rijkswaterstaat	deels	[De Onderzoeksraad heeft het paginanummer van deze reactie aangepast van 32 naar 22. Op die pagina staat op het genoemde regelnummer wel 'Rijkswaterstaat Zee en Delta'.] De Onderzoeksraad heeft het gebruik van Rijkswaterstaat Zee en Delta opnieuw beschouwd. Op twee plaatsen in het rapport is de tekst aangepast, op zes plaatsen niet. De Onderzoeksraad acht het van belang om op punten onderscheid te maken tussen de verschillende afdelingen van de grote organisatie die Rijkswaterstaat is.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
2	Kustwacht		VTS in TSS	bij ons zijn de aanloopgebieden tot 12 nm en daar valt soms een TSS in. verder is er geen VTS.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie. In de tekst is opgenomen dat VTS in verkeersscheidingstelsels wordt uitgevoerd op de gedeelten die binnen de territoriale wateren vallen.
24	Nautisch expert 1	2.3.1	Die richtlijnen en standaarden kunnen direct gericht zijn op de scheepvaart, maar ook op hoe een staat zijn infrastructuur voor de scheepvaart inricht	Die richtlijnen en standaarden kunnen direct gericht zijn op de scheepvaart, op de begeleiding van de scheepvaart en op hoe een Staat zijn infrastructuur voor de scheepvaart inricht / Ook in het IDON zal rekening gehouden moeten worden met de internationale wet- en regelgeving voor de scheepvaart. Hierbij zal het Nederlandse Maritiem Beleid binnen de kaders moeten blijven van het Maritiem Beleid van de EU.	nee	De stelling is juist, maar het gaat hier om zaken die voortkomen uit IMO Conventies.
25	Nautisch expert 1	2.3.1	VTS wordt op dit moment uitgevoerd in een deel van de verkeersscheidingstelsels op de Noordzee	VTS wordt op dit moment uitgevoerd in die delen van de verkeersscheidingstelsels op de Noordzee die onderdeel zijn van een havenaanloop / NB. De Kustwacht voert op de Noordzee (buiten de territoriale wateren) wel verkeersdiensttaken uit, maar die houden geen verband met het VTS zoals door IALA is gestandaardiseerd en door IMO is vastgesteld. Sinds kort wordt door de Martine vanuit de Verkeerscentrale in Den Helder ook VTS in het verkeersscheidingstelsel boven de Waddeneilanden aangeboden.	ja	Zie toelichting bij inzagereactie 2.
127	IenW	2.3.1	Andere conventies zijn onder andere de International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers en de International Ship and Port facility Security.	International Ship and Port facility Security' is geen conventie. Als hier de ISPS Code wordt bedoeld dan hangt deze onder het SOLAS verdrag (hoofdstuk XI-2).	ja	Correctie overgenomen. ISPS is verwijderd uit de tekst.
128	IenW	2.3.1	Als het benodigde aantal bezwaren, dat vooraf is bepaald, niet behaald wordt, moeten de lidstaten de conventie aanvaarden.	zie https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx mbt de aanvaarding, inwerkingtreding en ratificatie van IMO verdragen.	ja	Correctie overgenomen. Gedeelte van de tekst geschrapt en voetnoot toegevoegd.
129	IenW	2.3.1	Nederland	Nederland vervangen door het Koninkrijk der Nederlanden. KdN als geheel is lid bij IMO, NL is een onderdeel van het KdN	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
130	IenW	2.3.1	verkeersscheidingstelsels	Routeringsmaatregelen is de verzamelnaam, VSS zijn een vorm van routeringsmaatregelen. Zie ook GPSR	nee	Hier wordt bewust verkeersscheidingstelsels benoemd. In regel 29 wordt dit aangeduid als scheepsroutering.
131	IenW	2.3.1	verkeersscheidingstelsels ligt binnen de Nederlandse	vervangen door: een deel van deze routeringsmaatregelen zijn verkeersscheidingstelsels die vanuit de EEZ een verbinding hebben met de NL-havens	nee	Het gaat hier specifiek over verkeersscheidingstelsels.
132	IenW	2.3.1	Het is aan de Nederlandse overheid	Zie eerder punt over Koninkrijk der Nederlanden in IMO verband. Daarom: Het is aan overheden van het Koninkrijk om via haar delegaties bij IMO...	ja	Zie toelichting bij inzagereactie 129.
133	IenW	2.3.1	Nederlandse Noordzee te agenderen	Nederlandse Noordzee vervangen door "op zee"	ja	Zie toelichting bij inzagereactie 132.
134	IenW	2.3.1	verkeersbegeleiding, op specifieke delen van de Noordzee	een instrument om de veilige en vlotte navigatie te bevorderen is Vessel Traffic Service (VTS), ofwel verkeersbegeleiding	ja	De tekst is in lijn met de reactie aangepast.
135	IenW	2.3.1	de IMO en de International Association of	De IMO, inhoudelijk geadviseerd door de International Association of... Zie oa IMO/NCSR 6/INF 9	ja	Correctie overgenomen.
26	Nautisch expert 1	2.3.2	....stond ook een norm van....	verlies van of schade aan schepen of andere zaken en/of schade aan het milieu, als dat niet het gevolg is van opzet. / Immers, een norm voor scheepvaartveiligheid bestaat niet, staat in regels 4 en 5.	nee	In de beleidsbrief was een norm opgenomen die in latere beleidsnota's over scheepvaartveiligheid niet meer terugkwam.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
136	IenW	2.3.1	figuur 5 - zie afbeelding	Waarom deze indicatieve ruimte voor een clearway wel en niet de andere?	ja	Correctie overgenomen. Voor de duidelijkheid 'ruimte voor clearway' uit deze figuur verwijderd.
137	IenW	2.3.1	Legenda	De term 'special area' in de legenda is misleidend (want is een MARPOL classificatie in relatie tot uitstoot en heeft niets met routing te maken) en onjuist. Waarschijnlijk wordt hiermee 'precautionary area' bedoeld. Daarnaast ontbreekt de aanduiding van ankergebied in de legenda (donkergroene vlakjes).	nee	Dit is overgenomen uit een figuur op de website van het Noordzeeloket: https://www.noordzeeloket.nl/functies-gebruik/scheepvaart/
3	Kustwacht		netwerkanalyse 2022 is uit	en openbaar staat op het Noordzeeloket	ja	Correctie overgenomen.
27	Nautisch expert 1	2.3.2	...het veiligheidsniveau van de scheepvaart moet minimaal gelijk blijven...	Ook hier geldt dat op dit moment het veiligheidsniveau niet gekwantificeerd is of anderszins is bepaald. / Wat eventueel wel geduid zou kunnen worden is de afwezigheid van onacceptabele risico's, volgens het ALARP-principe (onderdeel van FSA), maar ook dat is nog niet gedaan. Zie kader pag. 38 (FSA) en voetnoot 179 op pag. 94 (ALARP).	nee	Deze reflectie, die niet een feitelijke correctie betreft, nemen wij voor kennisgeving aan.
28	Nautisch expert 1	2.3.2	niet gekeken is naar ladingstromen	niet gekeken is naar lading- en passagiersstromen	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
138	IenW	2.3.2	In 2008... te verbeteren	Hier mist belangrijke informatie uit het beleidskader die voor het begrip van hoe met risico's wordt omgegaan belangrijk is: "Bij de inzet van beheersmaatregelen moet een afweging plaatsvinden tussen de verwachte opbrengst voor de veiligheid en de kosten van de voorgestelde beheersmaatregel. Uiteindelijk resulteert dit in politiek-bestuurlijke overeenstemming over de aard en omvang van veiligheidsmaatregelen en een bijbehorend acceptabel niveau van veiligheid. Dit proces zal samen met de relevante partijen, zoals havenmeesters en de sector, worden uitgevoerd. De tien uitgangspunten uit 'I&M Rode Draden' (2014) vormen een belangrijk richtsnoer." Zie TK 31409, nr. 307 (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-307.html). Voor de verwijzing TK 28663, nr. 60 (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28663-60.html) en https://open.overheid.nl/documenten/ronl-archieff-a44f5577-3876-4569-86dc-f0122b9e8d08/pdf , zie pagina 3 van het stuk).	ja	De reactie wijst niet op een onjuistheid, maar op iets wat niet beschreven wordt. In de reactie wordt een afweging beschreven waarbij ook de kosten worden meegewogen, vergelijkbaar met het ALARP-principe beschreven in het referentiekader, bijlage C.2. De Onderzoeksraad interpreteert dat als een impliciet verzoek om een toevoeging. De Onderzoeksraad heeft de tekst aangevuld.
139	IenW	2.3.2	De laatste netwerkanalyse omvatte de periode 2020-2021.	De laatste netwerkanalyse Noordzee omvatte de periode 2022. => In 2023 is de netwerkanalyse Noordzee 2021 en de Netwerkanalyse Noordzee 2022 opgeleverd, deze omvat een kalenderjaar. Zie https://www.noordzeeloket.nl/publish/pages/226774/netwerkanalyse-noordzee-2022.pdf	ja	Zie toelichting bij inzagereactie 3.
29	Nautisch expert 1	2.3.4	met heftig weer	met zwaar weer / Dit is de juiste term die in de scheepvaart wordt gebruikt.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
84	Nautisch expert 2	2.3.4	Daarnaast ... stijgen		ja	Correctie overgenomen.
140	IenW	2.3.4	"Het KNMI... de Noordzee"	Aanvullend kan verwezen worden naar het werk dat het KNMI verricht naar de effecten van de parken zelf op de wind- en wolkencondities. Overigens wordt dit onder Moswoz (3.4.8) wel genoemd als onderzoeksgebied. Zie ook https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/windparken-mengen-zich-in-het-weer	ja	Correctie overgenomen. Voetnoot ingevoegd naar KNMI https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/windparken-mengen-zich-in-het-weer , geraadpleegd op 17 april 2024.
141	IenW	2.3.4	Daarnaast zal, door de toename van het aantal windparken in het kader 7 van de energietransitie, ook het aantal werkschepen op de Noordzee toenemen.	Deze passage slaat specifiek op de Noordzee terwijl de paragraaf en het blauwe kader stellen: Megatrends hebben een globaal karakter. Deze passage lijkt hier dus niet te passen.	nee	De megatrends, waaronder de energietransitie, hebben wel degelijk hun weerslag op de Noordzee.
142	IenW	2.3.4	tot een grotere verkeersdichtheid in	met als gevolg: behoefte aan meer manoeuvreerruimte	ja	De tekst is aangepast in lijn met inzagereactie. Aan de tekst is toegevoegd: 'behoefte aan meer manoeuvreerruimte'.
143	IenW	2.3.4	Komende decennium.....30.000 tot 35.000 TEU verwacht.	Graag bronvermelding opnemen	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
144	IenW	2.3.4	Hierdoor zullen ook op de Noordzee schepen vaker te maken krijgen met heftig weer.	Deze conclusie voor de Noordzee staat niet in KNMI Klimaatscenario's als zodanig beschreven. Ook niet dat je dit hieruit zou kunnen destileren. Zie ook uitwerking RWS Klimaatscenarios mbt Noordzee. Deze rapporten kunnen wij beschikbaar stellen. Zie ter illustratie de inleidende tekst van de uitnodiging over de workshop wind op de Noordzee, die Andreas Sterl (KNMI) hield als onderdeel van het Achtergrondsymposium KNMI'23-klimaatscenario's op 25 januari 2024. Hij is een van de onderzoekers, die betrokken is bij het opstellen van de klimaatscenario's. "We starten met een kleine introductie in de meest belangrijke bevindingen omtrent wind, namelijk <ul style="list-style-type: none"> • (kleine) afname van de gemiddelde wind, met name in de zomer • nauwelijks verandering in de winter • blijvend grote variabiliteit • grotere gevaar van stormvloed alleen door zeespiegelstijging" Zie https://www.knmi.nl/symposium-knmi-23-klimaatscenario-s/ en voor de betreffende presentatie https://cdn.knmi.nl/system/ckeditor/attachment_files/data/000/000/334/original/KNMI_AndreasSterl_WIND_25januari2024.pdf	nee	De KNMI'23 Klimaatscenario's spreken van een stijging van de zeespiegel en extreme buien die in de toekomst vaker voor gaan komen. Daardoor kunnen schepen ook vaker in zwaar weer terecht komen.
4	Kustwacht		HKW is een 15 mw turbine	rotordiameter is 236 m	nee	In het lijstje met bestaande parken werd Hollandse Kust west ten onrechte genoemd, zie reactie 249. De correctie is daarom niet overgenomen. Het klopt dat nieuwe turbines inmiddels bladen hebben met een lengte groter dan 100 meter, zoals de genoemde 15 megawatt turbine (115,5 meter).
145	IenW	2.4.1	grofweg 1000 windturbines nodig	grofweg 1000 extra windturbines nodig	ja	Correctie is overgenomen.
146	IenW	2.4.1	grotere onderlinge afstand	Wat wordt hier precies met 'groter' bedoeld. En wat betekent het juridisch als de turbines onderling verder uit elkaar staan dan 2x de max afstand van 500m?	nee	Met 'groter' wordt hier bedoeld dat bij grotere windturbines een grotere onderlinge afstand wordt gehanteerd dan bij kleinere windturbines. Hier wordt niet ingegaan op de juridische implicaties als de onderlinge afstand meer dan twee keer 500 meter wordt.
249	EZK	2.4.1	Borssele, Hollandse Kust (noord, zuid en west) en Ten noorden van de Waddeneilanden	Moet zijn: Windpark Egmond aan Zee, prinses Amalia windpark, Gemini windpark, Borssele, Hollandse Kust (zuid en noord). Toelichting: De aanleg van Hollandse Kust (west) is nog niet gestart en de vergunningverleningsprocedure voor Ten noorden van de waddeneilanden is nog niet eens ingepland.	ja	In de voetnoot stonden de vijf parken genoemd die op de Routekaart 2023 en Routekaart 2030 staan en niet, zoals bedoeld, de al gerealiseerde parken. De zin en voetnoot zijn aangepast in lijn met de reactie.
147	IenW	2.4.1	Naast windenergiegebieden, benoemt de Rijksoverheid ook zoekgebieden voor windenergie om ontwikkelaars en andere partijen te informeren over het voornemen	benoemt = identificeert te informeren over het voornemen = te informeren over geplande onderzoeken. Een zoekgebied is geen voornemen.	deels	De Onderzoeksraad ziet zoekgebieden wel als gebieden waarin aanwijzing van een windenergie wordt voorgenomen, daarvoor worden de onderzoeken immers gedaan. Zie Programma Noordzee p.9: 'In het Programma Noordzee zijn voor de periode na 2030 zoekgebieden geïdentificeerd om middels een partiele herziening windenergiegebieden aan te kunnen wijzen met ruimte voor 17 GW.' p. 116: 'In aanvulling op de ruimtelijke reserveringen voor windenergie die in dit Programma Noordzee eerder zijn gemaakt, is op basis van het 38 GW scenario nog ruimte voor 17 GW nodig. Op de zoekgebiedenkaart (kaart 4) is te zien aan welke zoekgebieden daarvoor wordt gedacht.' Ter verduidelijking dat het niet gaat om aanwijzing van de hele zoekgebieden, is de betreffende tekst aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
148	IenW	2.4.1	Dat heeft in de praktijk geen directe consequenties omdat een juridische status ontbreekt.	Toevoegen: de vorm en ligging van zoekgebieden kunnen dan ook veranderen.	deels	De suggestie is niet letterlijk overgenomen, maar de tekst is wel aangepast, mede vanwege reactie 147.
250	EZK		Voor het nemen van dat besluit moeten alle milieueffecten beschreven zijn	Moet zijn: Voor het nemen van dat besluit moeten alle milieueffecten beschreven zijn alsook de effecten op (naburig) ander gebruik waaronder scheepvaart.	ja	Het klopt dat ook voor kavelbesluiten scheepvaartveiligheid deel uitmaakt van het milieueffectrapport. Dat is in hoofdstuk 4 beschreven. De tekst is aangevuld in lijn met de inzagereactie.
5	Kustwacht		op de oude parken niet	zoals OWEZ en Gemini en Amalia zitten geen herkeningstekens. Wel bakens en verlichting.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
6	Kustwacht		scheepvaart wel	er zal gewoon gevaren worden	nee	Het betreft een parafrasering van deze zin van de minister in Kamerbrief 2022/23, 35325 nr. 8: 'De eerste onzekerheid betreft de (juridische) mogelijkheden om de ruimtelijke inpassing van zowel windenergie, mijnbouw en scheepvaart mogelijk te maken.' De reflectie is ter kennisgeving aangenomen.
30	Nautisch expert 1	2.4.1	... dat doorvaartpassages in windparken...	... dat de clearways tussen de verschillende verkeersscheidingstelsels... / Hier, bij internationale samenwerking, gaat het om afstemming over de clearways. Overigens, in de andere landen rond de Noordzee zijn doorvaartpassages in windparken niet of alleen in speciale omstandigheden toegestaan.	deels	Het gaat erom dat de scheepvaart ongehinderd vanuit de EEZ van een land een EEZ van een ander land in kan varen zonder na de grens van een EEZ direct in een windpark terecht te komen. Afstemming daarover is dus wenselijk.
149	IenW	2.4.1	De minister van IenW hanteert een scenario voor windenergie op zee met in totaal 50 gigawatt in 2040 en 70 gigawatt in 2050.	Scherpere duiding bij deze frase: de minister van EZK hanteert een scenario, op basis waarvan de minister van IenW in de Partiële Herziening van het Programma Noordzee onderzoekt wat de ruimte is voor de aanwijzing van windenergiegebieden voor tenminste 23-26 GW.	ja	De tekst is in lijn met deze reactie en inzagereactie 253 aangepast.
150	IenW	2.4.1	doorvaartpassages	Nederland is het enige land dat doorvaartpassages toepast in de EEZ. Internationaal passages op elkaar laten aansluiten is dan ook lastig.	deels	Zie toelichting bij inzagereactie 30.
151	IenW	2.4.1	internationale samenwerking	Een verwijzing naar de internationale afstemming in het kader van de EU richtlijn mariene ruimtelijke planning wordt hier gemist.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
251	EZK		of bodemonderzoek uit te voeren	Dit weglaten. Het bodemonderzoek vindt niet plaats tijdens de bouwfase, maar jaren eerder (voorafgaand aan de vergunningsprocedure) in opdracht van EZK.	ja	Correctie is overgenomen.
252	EZK		Daarnaast gelden er ook minimale afstanden tussen windturbines zodat (onderhouds)schepen voldoende ruimte hebben om te manoeuvreren in het windpark	Graag 'zodat' vervangen door 'waardoor'. De minimale afstanden zijn er vanwege technische redenen, niet voor scheepvaart.	ja	Correctie is overgenomen.
253	EZK		De minister van IenW	Moet zijn: de minister voor Klimaat en Energie	ja	De tekst is in lijn met deze reactie en inzagereactie 149 aangepast.
254	EZK		transportinfrastructuur	graag vervangen door: energie-infrastructuur	ja	Correctie is overgenomen.
7	Kustwacht		150 moet 140 zijn	en al minder ook dit jaar worden er weer platformen ontmateld.	deels	De tekst is naar aanleiding van deze reactie verduidelijkt.
152	IenW	2.4.2	figuur 7	waarom deze clearway wel, het is alleen een ruimtelijke indicatie	ja	Ruimte voor clearway uit de figuur verwijderd.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
153	IenW	2.4.2	Legenda	De term 'special area' in de legenda is onduidelijk (want is een MARPOL classificatie in relatie tot uitstoot en heeft niets met routing te maken) en onjuist. Waarschijnlijk wordt hiermee 'precautionary area' bedoeld.	Nee	Het betreft hier een combinatie van de figuur uit 20230523 Kamerbrief Windparken en Mijnbouw op zee kst-34682-161 en de figuur met scheepvaartroutes van het Noordzeeloket: https://www.noordzeeloket.nl/functies-gebruik/scheepvaart/ en de term special area wordt in deze laatste figuur gebruikt.
154	IenW	2.4.2	Figuur 7	De titel van figuur 7 geeft aan dat dit de huidige situatie is, maar op de kaart staan ook TenneT platforms die nog niet gerealiseerd zijn	Deels	Zie reactie 153. Bijschrift aangepast en voetnoot toegevoegd: 20230523 Kamerbrief Windparken en Mijnbouw op zee kst-34682-161
255	EZK		De overheid wil op die manier tijdens de energietransitie leveringszekerheid te bieden	het woordje 'te' weglaten	ja	Correctie is overgenomen.
156	IenW	2.4.2	besluitvorming mijnbouwplatformsin	Er mist hier een beschrijving hoe onder de Omgevingswet wordt omgegaan met de clearways voor scheepvaart.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage reactie.
8	Kustwacht		2013 zijn ook de verkeersbanen verlegd in het zuidelijk deel van de NZ	is dat ook niet nuttig om te vermelden	ja	De figuur is aangevuld met suggestie uit de reactie.
157	IenW	3.1	figuur 9	ergens is ook Ten Noorden van de Wadden aangewezen, en de verschillende Hollandse Kustgebieden	nee	Ten Noorden van de Wadden en Hollandse Kust staan al in de tijdlijn aangegeven, bij 2014.
158	IenW	3.1	figuur 9	Herbevestiging van IJmuiden Ver (noord) en zuidelijk deel Hollandse Kust (west). Aanwijzing van gebied 1, 2 en 5, later genoemd Nederwiek, Lagelander en Doordewind). Ook zijn in dit Programma Noordzee twee voormalige windenergiegebieden afgevallen, te weten Hollandse Kust (zuidwest) en Hollandse Kust (noordwest) vanwege met name scheepvaartveiligheid.	deels	In de figuur ontbrak bij het Programma Noordzee de indicatie van de aangewezen gebieden. Dat is naar aanleiding van deze reactie aangepast. Omwille van de leesbaarheid worden herbevestigde gebieden en afgevallen gebieden niet benoemd.
159	IenW	3.1	Figuur 9: Tijdslijn beleidsmatige stappen wind op zee en scheepvaartveiligheid. (Bron: Onderzoeksraad voor 8 Veiligheid)	Suggestie: ipv 2014 Rijksstructuurvisie WoZ opnemen "Partiële herziening NWP Hollandse Kust en Ten Noorden van de Waddeneilanden". Dit is de ondertitel maar geeft in de tijdlijn consistentie aan dat NWP meermalen tussentijds is gewijzigd. Dat noemen we iedere keer een partiële herziening van het NWP.	ja	Correctie is overgenomen.
256	EZK		2022: Ontwikkeldkader	De eerste versie van het Ontwikkeldkader windenergie op zee is in 2016 door de ministerraad vastgesteld, met daarin de routekaart wind op zee (toen nog t/m 2023). In de jaren erna is diverse malen het Ontwikkeldkader uitgebreid en opnieuw vastgesteld.	ja	De Onderzoeksraad wil hiermee aangegeven dat toen een nieuwe routerkaart is vastgesteld. Dat was als onderdeel van een Ontwikkeldkader. De Onderzoeksraad ziet geen meerwaarde in het benoemen van alle ontwikkelkaders en kiest er daarom voor om dat woord te schrappen en alleen de routekaart te noemen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
160	IenW	3.1	Ten behoeve van de scheepvaartveiligheid is vanaf de constructie van het eerste windpark een afstand aangehouden tussen windparken en verkeersbanen. Deze afstand is met de tijd gewijzigd, de ontwikkeling daarvan wordt in paragraaf 3.2 besproken. Ondanks dat de besluitvorming voor verschillende parken al was afgerond, hebben de betrokken overheidspartijen een studie laten doen naar de gecombineerde effecten van windparken op de scheepvaartveiligheid en vervolgens een maatregelenpakket geïntroduceerd voor de scheepvaartveiligheid. Deze studie en maatregelen worden in paragraaf 3.3 en 3.4 7 beschreven.	Bij de definitieve besluitvorming zijn afspraken gemaakt voor het reserveren van financiële middelen voor een nog nader uit te werken maatregelenpakket. Er zijn dus al wel eerder inschattingen gemaakt van benodigde maatregelen.	nee	Het is de Onderzoeksraad niet duidelijk naar welke definitieve besluitvorming wordt verwezen waarbij afspraken zouden zijn gemaakt. De aangehaalde zin gaat over 2018 toen werd besloten om de Wind op Zee studie-2030 te laten uitvoeren. Toen was de besluitvorming voor kavels van Borssele en Hollandse Kust zuid definitief. In die kavelbesluiten en de bijbehorende scheepvaartveiligheidsonderzoeken ziet de Onderzoeksraad geen verwijzingen naar een maatregelenpakket of financiering daarvoor terug. Wel worden enkele maatregelen vereist (veiligheidszone en herkenningstekens).
161	IenW	3.1	afstand	Verduidelijking: met afstand wordt bedoeld de aanvullende veiligheidsmarge bovenop de 500 meter veiligheidszone.	nee	Deze reactie gaat over de inleiding van hoofdstuk 3, waarin bewust geen details worden genoemd. De suggestie is daarmee niet relevant voor dit tekstdeel. Wat met de afstand wordt bedoeld staat in 3.2 beschreven.
162	IenW	3.1	ondanks	Het afwegingskader (p. 17) zegt dat mitigerende maatregelen de veiligheid kunnen vergroten. Afweging cf. FSA methodiek. Voorbeelden van mitigerende maatregelen zijn: verkeersbegeleiding en verkeersmaatregelen, waaronder (eenzijdig) afsluiten van windparken, markeren en verlichting, afsluiten van windmolenparken op de hoeken, beschikbaar zijn van noodslaphulp. Voor veilig navigeren is het vertrekpunt dat geen mitigerende maatregelen hoeven te worden genomen. Mitigerende maatregelen kunnen de veiligheid wel vergroten. Belangrijk is dat deze maatregelen expliciet worden afgewogen vanuit de optiek van scheepvaartveiligheid, en ook vanuit kosten en opbrengsten, cf. de FSA methodiek.	deels	De zin die begon met 'Ondanks' introduceerde het onderwerp van de paragrafen 3.3 en 3.4 en ging dus niet meer over het afwegingskader. De tekst is naar aanleiding van deze reactie verduidelijkt.
31	Nautisch expert 1	3.2	verkleind van een vaste afstand naar een ontwerpcriterium met afstanden gebaseerd	verkleind van een variabele afstand met maatwerk naar een ontwerpcriterium met vaste afstanden gebaseerd / Het maatwerk maakte het variabel. Het ontwerpcriterium is vaste afstand van 1,87 mijl op basis van een maatgevend schip (zie tekst boven fig. 10).	nee	De suggestie is niet overgenomen. In het afwegingskader was de afstand gebaseerd op een maatgevend schip (1,87 zeemijl voor schepen van 400 meter en bijvoorbeeld 1,54 zeemijl voor schepen van 300 meter). De afstanden waren gelijk aan die van het latere ontwerpcriterium. De Onderzoeksraad begint de vergelijking in de periode voor het afwegingskader toen er wel een vaste afstand werd gehanteerd, te weten 2 zeemijl.
163	IenW	3.2	De breedte... schepen	Hier lijkt te worden gesuggereerd dat het belang van scheepvaartveiligheid ondergeschikt is gemaakt aan andere belangen. Dat lijkt in de rest van het rapport niet terug te komen. Wel wordt verderop in het rapport met behulp van simulaties aangetoond dat de gehanteerde bufferstrook niet altijd voldoende is.	nee	De reactie betreft geen feitelijke onjuistheid, maar een reflectie. De Onderzoeksraad is het niet eens met die reflectie. De beschikbare ruimte werd met meer nauwkeurigheid verdeeld, maar daaruit blijkt niet dat één belang ondergeschikt was. De afstand werd verkleind, maar niet verder dan voor scheepvaartveiligheid nodig werd geacht.
9	Kustwacht		ZD is geen nautische beheerder	dat is de Kustwacht	ja	De tekst is aangepast naar aanleiding van deze inzagereactie.
32	Nautisch expert 1	3.3	nautisch beheerder van de Noordzee	coördinerend beheerder van de Noordzee / Zie Herziening Integraal Beheerplan Noordzee (IBN) 2015	ja	Correctie is overgenomen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
93	MARIN	3.3	Bij de medewerkers van Rijkswaterstaat Zee en Delta ontstond in oktober 2017 ook het idee om de gecombineerde effecten van alle windparken samen op de scheepvaartveiligheid te laten onderzoeken.	Dit idee is ontstaan in samenspraak met de MARIN medewerkers die het onderzoek rond de individuele windparken hebben uitgevoerd voor RWS. MARIN heeft zich in deze altijd vanuit haar missie pro-actief ingesteld. Deze notie mist in het rapport. Zie ook onder.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
164	IenW	3.3		Het ging om 7,5 gigawatt aan extra windturbines bovenop de 1 toen al geplande (en deels gerealiseerde) 4,5 gigawatt.	nee	Bij argumentatie staat letterlijk de tekst van het rapport. Het is de Onderzoeksraad niet duidelijk wat er mogelijk onjuist is. Mogelijk bedoelt men het vermogen zoals in inzagereactie 257.
165	IenW	3.3	Rijkswaterstaat, het ministerie van IenW	Rijkswaterstaat wordt in het hele onderzoek genoemd als separate entiteit. Suggestie: aan het begin van het onderzoek kan worden aangegeven dat Rijkswaterstaat onderdeel uitmaakt van het ministerie van IenW en onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van IenW valt.	ja	De tekst is aangevuld in lijn met de inzagereactie.
257	EZK		Het ging om 7,5 gigawatt aan extra windturbines	moet zijn: 6,1 gigawatt	ja	Correctie is overgenomen.
94	MARIN	3.3	Budget van € 140.000	Zie opmerking hieronder.	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 95.
10	Kustwacht		voor oliebestrijding is geen extra capaciteit		nee	De Onderzoeksraad interpreteert deze reactie als weergave van de huidige praktijk. De tekst beschrijft echter de Wind op Zee-studie van 2019. Daarin werd extra oliebestrijdingscapaciteit als een maatregel gezien.
11	Kustwacht		rijkswaterstaat samen met de KW		ja	De bijdrage van de Kustwacht is in een voetnoot opgenomen.
95	MARIN	3.3	Voor de gevolgen van een aanvaring van een schip met een windturbine ontbrak het MARIN aan een actueel model, daarom is er voor de studie een grove schatting gemaakt op basis van oude gegevens. (...) turbine van gangbare grootte.	Is onze ogen volgt het rapport hier een erg procesmatige lijn (details over revisies van rapporten en verwachtingen van de overheidsbegeleidingsgroep) en veel nadruk op SAMSON als methodiek. Wat in het rapport ontbreekt is dat het MARIN "Wind op Zee 2030" rapport heldere en feitelijke resultaten presenteerde die om actie van de overheid vroegen zoals een hoge (en sterk verhoogde) kans op aanvaringen/ aandrijvingen tussen schepen en windturbines: "Het aantal aanvaringen en aandrijvingen met windturbines neemt toe van ca 0.1 aanvaring per jaar in T0 naar ca. 1,4 aanvaring per jaar in T2" (pagina V MARIN rapport). Dit soort relevante MARIN resultaten ontbreken in het rapport. Een (vereenvoudigde versie van) Tabel 0-1 en een figuur uit het rapport (voorbeelden hiernaast) zouden de feitelijke van het rapport versterken, net als de management samenvatting van het "Wind op Zee 2020" rapport als bijlage bij het OVV rapport. Deze onderzoeksresultaten maakten duidelijk dat de beleidsambitie van de overheid ('veiligheidsniveau moet minimaal gelijk blijven en waar mogelijk verbeterd') niet werd gehaald. Gezien deze beleidsambitie vroeg dit op dat moment om een pro-actieve actie van de overheid, inclusief het daarvoor benodigde vervolgonderzoek.	deels	De reactie wijst niet op een onjuistheid, maar op iets wat niet beschreven wordt. Onder andere dat relevante resultaten uit het rapport ontbreken. De Onderzoeksraad interpreteert dat als een impliciet verzoek om een toevoeging. Een deel van de in de reactie genoemde informatie komt in andere delen van het rapport aan bod. De Onderzoeksraad heeft ervoor gekozen om in hoofdstuk 3 en 4 uiteen te zetten hoe een aantal voor scheepvaartveiligheid relevante besluiten en studies tot stand zijn gekomen. De analyse van de beschikbare informatie en de rol en opstelling van partijen staat in hoofdstuk 5. In de regels net voor het aangehaalde deel staat een beschrijving van de verschillende kwantitatieve resultaten. De Onderzoeksraad heeft geen getallen overgenomen, maar er wel voor gekozen om een conclusie over het veiligheidsniveau te citeren. De samenvatting van de aanbevelingen voor verder onderzoek kan worden gezien als een aansporing om actie bij de overheid. In paragraaf 3.4 en hoofdstuk 5 beschrijft de Onderzoeksraad in hoeverre er opvolging is gegeven aan die aanbevelingen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
96	MARIN	3.3		Er is veel nadruk op de beperkingen in SAMSON (die er zeker zijn en ook vooraf zijn aangegeven), terwijl de notie ontbreekt dat er sprake is van een zeer geavanceerde en complexe methodiek die professioneel is toegepast in het MARIN rapport. Hierdoor wordt ook tekort gedaan aan de professionele en pro-actieve houding en betrokkenheid van MARIN en haar medewerkers rond dit dossier. Veiligheid voor de scheepvaart is een van MARIN's drijfveren en speerpunten. We willen daarin een betrouwbare en onafhankelijke partner zijn voor de overheid en de maritieme sector. Vanuit deze drijfveer zijn we al vanaf de eerste ontwikkelingen voor windparken op de Noordzee betrokken bij het in kaart brengen van deze effecten op basis van de beste en recentste informatie, kennis en tooling. Na het analyseren van de individuele mogelijke locaties (in het kader van MER-onderzoeken) is gezamenlijk met RWS/I&W het idee ontstaan voor een cumulatieve beschouwing van de effecten, dus alle parken samen. De tijd om dit onderzoek uit te voeren (6 maanden) en het daarvoor door de overheid beschikbaar gestelde (zeer) kleine budget (€140.000) waren te beperkt, zeker gezien het belang van het onderwerp voor de scheepvaartveiligheid en de miljarden-investeringen in wind op zee. Dit betekent dat er onvoldoende ruimte was om modellen aan te passen of om aanvullend onderzoek te doen, bijvoorbeeld naar de gevolgen van aanvaringen of de effectiviteit van maatregelen. Omdat MARIN zich verantwoordelijk voelt voor de veiligheid van de scheepvaart op de Noordzee, hebben we binnen de beschikbare tijd en budget en op basis van de beschikbare modellen en informatie een eerste beeld kunnen schetsen van de cumulatieve effecten van de plannen op de scheepvaartveiligheid. We hebben hier vanaf de start aangegeven dat er leemtes in kennis waren en dat de beschikbare tijd onvoldoende was om alle aspecten goed te kunnen onderzoeken.	deels	De reactie wijst niet op een onjuistheid, maar lijkt een verzoek om de opstelling en intentie van MARIN beter te beschreven. De tekst van deze paragraaf is, mede naar aanleiding van reactie 107, aangevuld.
97	MARIN	3.3	vervolg	Meer concreet: op pag 39 (regel 4 en 5) wordt gesteld dat er "een grove schatting gemaakt is op basis van oude gegevens". Hiermee wordt tekort gedaan aan bovenstaande. De studie is uitgevoerd met behulp van een kwantitatief model (SAMSON), dat op dat moment de best beschikbare methodiek was, ook wereldwijd. Dit model is in de afgelopen 30 jaar voor en met RWS ontwikkeld door MARIN. Daarbij zijn de meest recente gegevens gebruik met betrekking tot de beschrijving van het verkeer (AIS data over 2017) en worden ook delen van het model, zoals de basis ongevals-kans van de motorstoring regelmatig gevalideerd en ge-updates indien nodig. Ten tijde van de uitvoering van het onderzoek ontbrak het inderdaad een recente gegevens over de vervoerde lading in schepen en betrouwbare recente gegevens over de gevolgschade na een aanvaring/aandrijving met een windturbine. Deze zaken zijn door MARIN voorafgaand aan de studie duidelijk en tijdig aangegeven. Voorafgaand hebben we in verschillende gesprekken met RWS/I&W aangegeven dat er leemtes in kennis waren (zijn) en dat de tijd die ons beschikbaar gesteld was (6 maanden) erg (te) kort was. De leemtes in kennis is door MARIN dan ook in de rapportage van het onderzoek ("Wind op zee") benoemd en er zijn aanbevelingen gedaan voor het opvullen van deze leemtes. Ook in andere MARIN-rapporten die in het OVV-rapport benoemd worden deze leemtes heel helder aangegeven, zoals de rapporten in het kader van de MER/kavelbesluiten (pag 52 en 53). Wij vragen de OVV deze context helder op te nemen aan het begin van het rapport, zodat recht wordt gedaan aan de inzet van de medewerkers van MARIN en onze organisatie. Nu wordt dit pas op pagine 65 achteraf kort benoemd: "De deelvragen, tijd en het budget waren niet in lijn met de grotere wensen van de opdrachtgevers. MARIN heeft moeten puzzelen om een offerte te kunnen doen binnen het beschikbare budget. De voor de studie beschikbaar gestelde middelen lieten het niet toe om het verschil in verwachtingen te overbruggen."	nee	Het is een misvatting dat de geciteerde woorden 'oude gegevens' en 'grote schatting' op heel SAMSON waren gericht. De termen komen daarom ook niet terug in de analyse van SAMSON in paragrafen 5.2.1 en 5.3.1. De termen werden alleen gebruikt voor de berekening van de gevolgen van een aanvaring met een windturbine en zijn overgenomen uit het eindrapport (pagina 29, tweede alinea van 4.5). Zoals in de toelichting op inzage-reactie 95 beschreven, wordt al een aantal aanbevelingen voor verder onderzoek benoemd in deze paragraaf. De focus van het onderzoek ligt op de partijen die direct bij de besluitvorming waren betrokken. MARIN was belangrijk voor het aanleveren van informatie, maar was zelf niet betrokken bij de besluiten. De Onderzoeksraad staat daarom maar kort stil bij de opstelling van MARIN, in paragraaf 5.3.1 van het analysehoofdstuk.
166	IenW	3.4	Voetnoot 66	Correcte afkorting is MOSWOZ, niet MOZWOZ	ja	Correctie is overgenomen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
12	Kustwacht		begeleiden	het is verkeer monitoren en actief adviseren, anders schuurt het met VTS	ja	De Onderzoeksraad wil hier de maatregel uit het maatregelenpakket beschrijven. Daarvoor werd vooral de beschrijving uit de MARIN-studie gebruikt. Die wijkt enigszins af van de hele korte beschrijving van VTM in het IDON-voorstel. De rapporttekst is aangepast en in lijn met de tekst van het IDON-voorstel gebracht. Geen van beide beschrijvingen gaat in op de verhouding tot VTS.
98	MARIN	3.4	Dat moesten de opstellers van het maatregelenpakket dus zelf bepalen	Zeer suggestieve zin, gezien het bovenstaande. Dit is sterk geschreven vanuit het overheidsperspectief, terwijl deze zelf beperkingen had opgelegd aan budget en tijd (effectiviteit van ERTV's was geen onderdeel van de opdracht). MARIN heeft meerdere keren aandacht gevraagd om meer onderzoek naar mogelijke maatregelen en de effectiviteit daarvan (zoals ERTV's). Als voorbeeld daarvan kan ook het open innovatie-project rond 'vangrails op zee' worden genoemd n.a.v het ongeluk met de Julietta D. Hiervoor zijn zowel I&W, RWS en OVV uitgenodigd. Dit initiatief ontbreekt in het rapport en er zijn ook geen vervolgacties op ondernomen door I&W en RWS.	deels	De Onderzoeksraad gebruikte in de eerste en tweede zin van deze alinea het woord 'opstellers', maar daar werden verschillende partijen mee bedoeld. Om de suggestie dat twee keer dezelfde partij werd bedoeld weg te nemen is de eerste zin anders geformuleerd. De Onderzoeksraad moest zowel voor het onderzoekswerk als voor het rapporteren keuzes maken en het genoemde initiatief voor een 'vangrail op zee' viel daarbuiten en is daarom niet opgenomen.
167	IenW	3.4	In de Wind op Zee 2030-studie van MARIN en RoyalHaskoningDHV stonden wel verschillende maatregelen genoemd, maar de opstellers konden niet aangegeven wat precies nodig was en hoe dit kon worden uitgevoerd. Dat moesten de opstellers van het maatregelenpakket dus zelf bepalen. In het IDON-voorstel van penvoerder Rijkswaterstaat stond bijvoorbeeld één extra Emergency Towing Vessel (ETV) ⁷¹ in het basisdeel, maar daarover was geen consensus bereikt binnen de begeleidingsgroep van de studie.	Voorbeelden zijn: verkeersbegeleiding en verkeersmaatregelen, waaronder (eenzijdig) afsluiten van windparken, markeren en verlichting, afsluiten van windmolenparken op de hoeken, beschikbaar zijn van noodsleephulp. Voor veilig navigeren is het vertrekpunt dat geen mitigerende maatregelen hoeven te worden genomen. Mitigerende maatregelen kunnen de veiligheid wel vergroten. Belangrijk is dat deze maatregelen expliciet worden afgewogen vanuit de optiek van scheepvaartverkeersveiligheid, en ook vanuit kosten en opbrengsten, cf. de FSA methodiek.	deels	Het is de Onderzoeksraad niet duidelijk geworden wat er mogelijk onjuist is. In aanvulling op reactie 98 is de bewoording van de eerste zin aangepast.
168	IenW	3.4	Emergency Towing Vessel (ETV)	Het is Emergency Towing and Response Vessel (ETRV). Consequent doorvoeren s.v.p., term ETRV wordt later wel [ineens] gebruikt	nee	De Onderzoeksraad hanteert bewust de term ETV, want zo stond deze maatregel in de studie en het voorstel voor het maatregelenpakket. In 3.4.7 wordt de overstap naar ERTV uitgelegd.
169	IenW	3.4	bijvoorbeeld of een ETV ter plekke een sleeplijn kan aanleggen	Sleeplijn is maar 1 functie. ETRV kan ook duwen en hoeft niet perse vast te maken. Gaat erom dat het instrument effect heeft, in deze het wijzigen van de koers van een schip of voorkomen van een (groter) incident	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
170	IenW	3.4.1	VTM en VTMon wordt door het hele rapport gebruikt. VTMon is de werktitel. In formele stukken bv richting Tweede Kamer wordt de correcte naam 'passieve verkeersbegeleiding' gehanteerd	Zie bv de kamerbrief van 29 juni 2022 Derde Voortgangsbrief MSC Zoe (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/29/derde-voortgangsbrief-msc-zoe). Op deze plek dus: "Daarin werd met VTM een passieve vorm van verkeersbegeleiding in gebieden met..."	nee	De Onderzoeksraad beschrijft in het rapport hoe deze maatregel zich ontwikkeld heeft. Daar hoort de verandering in benaming bij. In de MARIN-studie en het voorstel van het maatregelenpakket werd gesproken over Vessel Traffic Management. In 3.4.1 wordt de overstap naar VTMon uitgelegd.
171	IenW	3.4.1	dan verkeer begeleiden dat	tekstsuggestie: dan verkeer monitoren/adviseren dat	ja	Zie de toelichting bij inzagereactie 12.
13	Kustwacht		VHF	HKZ en HKN zijn niet voorzien van VHF mogelijk later Borssele maar nu ook nog niet. ⁴²	deels	Het betreft hier een tyfout. VHF-apparatuur en waarneming van radiocommunicatie verwijderd.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
14	Kustwacht		oliebestrijding	dat gaat de MPV niet doen ⁸¹	nee	De Onderzoeksraad interpreteert deze reactie als weergave van de huidige praktijk. De paragraaf beschrijft echter het maatregelenpakket zoals in 2020 besloten.
33	Nautisch expert 1	3.4.1	Vessel Traffic Management	MARIN heeft destijds dit VTM voorgesteld, met als referentie het VTM zoals dat door het Havenbedrijf Rotterdam in samenwerking met IALA in de periode 2003 - 2012 in ontwikkeling was, en in D2 op pag 103 (25 - 38) is toegelicht. Hierbij was niet alleen sprake van verkeersbegeleiding (operationeel VTM), maar ook van verkeersmonitoring (tactisch VTM) en verkeersplanning (strategisch VTM). Een verwijzing hier naar Bijlage D in een voetnoot zou passend zijn, om aan te geven dat de duiding van VTM in 3.4.1 op dit moment niet kan worden uitgevoerd en als beheersmaatregel vervalt, tenzij IALA dat VTM concept weer opnieuw leven in blaast.	nee	Het is mogelijk dat MARIN in andere rapporten naar VTM heeft verwezen zoals in de reactie beschreven, maar dat kan op basis van het rapport van de hier beschreven studie niet worden geconcludeerd. Verkeersplanning en verkeersmonitoring worden in de (uitgebreide) beschrijving van VTM in het MARIN-rapport niet genoemd. Ook verwijzingen naar de genoemde periode ontbreken.
34	Nautisch expert 1	3.4.3	Extra verlichting in de windparken om de doorvaart ook 's nachts mogelijk te maken....	Doorvaart is alleen toegestaan tussen zonsopkomst en zonsondergang / Het verbod om 's nachts te varen in een windpark is gebaseerd op enerzijds de beperkte mogelijkheden om 's nachts reddingsoperaties uit te voeren met helikopters en anderzijds de slechte zichtbaarheid van de binnenste turbinepalen van het windpark; Staatscourant 2018, 23769	nee	De aangehaalde bron beschrijft het doorvaartbeleid op een ander moment in de tijd. Bovendien geeft de aangehaalde bron ook aan dat het doorvaartbeleid in ontwikkeling is. De beschrijving van de maatregel met extra verlichting is gebaseerd op het maatregelenpakket dat stamt uit 2019/2020. De Onderzoeksraad ziet onvoldoende aanleiding om de tekst te wijzigen.
172	IenW	3.4.2	Als onderdeel... VHF	VHF sensoren maakten daar nog geen deel van uit omdat deze windparken VHF dekking vanaf de kust hebben. De windparken Hollandse Kust (zuid) en (noord) hebben deze extra markering vrijwillig aangebracht voor de bouw. Later is nog een zender/ontvanger toegevoegd aan het windpark Borssele om de ontvangst ten noordwesten van het windpark te verbeteren. Vanaf Hollandse Kust west wordt rekening gehouden met een VHF zender/ontvanger per windpark.	ja	Zie de toelichting bij inzagereactie 13.
17	Kustwacht		40 nm uit de kust is wat kort door de bocht	De KNRM komt er wel met een beperkt aantal schepen echter duurt het veel langer om deze SAR capaciteit TP te krijgen. Dus dat mag genuanceert worden	nee	Deze zin (inclusief de grens van 40 zeemijl) is gebaseerd op de beschrijving van de maatregel in het voorgestelde maatregelenpakket. Wat de Onderzoeksraad is de beschrijving dat de KNRM minder goed is toegerust voor grote afstanden genuanceerd genoeg, want het geeft aan dat de 40 zeemijl geen harde grens is.
85	Nautisch expert 2	3.4.7	Ook ... beperken		ja	Argumentatie ontbrak bij deze reactie. Mogelijk werd een schrijffout bedoeld. Die is gecorrigeerd.
99	MARIN	3.4.8	MOSWOZ	In MOSWOZ worden goede zaken opgepakt, maar in het rapport wordt niet in gegaan op het feit dit geen pro-actieve maar reactieve maatregelen zijn: MOSWOZ is voornamelijk een monitoringsprogramma. Zo zou in onze ogen het onderzoek rond de 'gevolgen als een schip tegen een windturbine vaart of drijft' vóór de besluitvorming rond windturbineparken uitgevoerd moeten zijn. Deze gevolgen van een vallende windturbine (zeer zware nacelle vanaf meer dan 100m hoogte) op een schip kunnen namelijk zeer groot zijn voor het schip, de bemanning, de passagiers en de lading en hebben dus een essentiële plek in de risico inschatting (kans*gevolg).	nee	Deze reactie betreft geen feitelijke onjuistheid maar een analyse en opinie. De Onderzoeksraad schrijft zelf ook over de onzekerheid in het risicoinzicht bij de besluitvorming. Dat staat in het analysehoofdstuk later in het rapport, paragraaf 5.2.1. De rol van MOSWOZ komt in de analyse van paragraaf 5.2.4 ook aan bod.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
173	lenW	3.4.8	In het... naar	De eerste zin suggereert ten onrechte dat het onderzoeken van aanvullende maatregelen het belangrijkste doel is. Suggestie voor nieuwe inleiding: "MOSWOZ onderzoekt onder meer of de voorspelde risico's voor de scheepvaart zich ook daadwerkelijk manifesteren en ook zoals verwacht. Ook wordt getracht aan te geven hoe effectief en efficiënt de ingezette maatregelen zijn voor de scheepvaartveiligheid en wordt geadviseerd over aanvullende maatregelen."	nee	De Onderzoeksraad beschrijft in deze subparagraaf alle onderdelen van MOSWOZ, inclusief de monitoring van risico's. De eerste zin is opgesteld vanuit het perspectief van maatregelen, wat het onderwerp van paragraaf 3.4 is. Het doel van MOSWOZ wordt niet beschreven. De Onderzoeksraad ziet de bewoording 'In het MOSWOZ wordt onder andere onderzocht' als voldoende feitelijk en past de tekst niet aan.
174	lenW	3.4.8	de effecten... golfeffecten	Aanvullen: stroming- en golfeffecten die mogelijk invloed hebben op de scheepvaartveiligheid	ja	Correctie is overgenomen.
175	lenW	3.4.8	de inzet... ERTV's	Aanvullen: de optimale inzet van meerdere ERTV's	ja	Correctie is overgenomen.
176	lenW	3.4.8	"passieve" toevoegen voor verkeersbegeleiding	zie opmerking bij 3.4.1, p. 41, r. 36	nee	Toen in 2020 werd besloten tot het maatregelenpakket was er nog sprake van VTM. De Onderzoeksraad kiest er daarom voor om verkeersbegeleiding in brede zin te gebruiken. Zie ook de toelichting bij reactie 170.
35	Nautisch expert 1	4.1	Scheepvaartveiligheidseffecten worden in die procedure gezien als milieueffecten.	De effecten van windparken op zee op de scheepvaartveiligheid worden in die procedure gezien als milieueffecten. / In verschillende MER rapporten m.b.t. Wind op Zee worden leemten in kennis over en informatie van de effecten van de aanleg van windparken op zee voor de scheepvaart(veiligheid) geconstateerd. Zie ook de opmerkingen in 4.3 en 4.4	nee	Dit betreft geen feitelijke onjuistheid maar een potentiële aanvulling van de tekst. De tekst in de inleiding gaat om het beschrijven van de werkwijze en inhoud van het hoofdstuk. De uitkomsten van de analyse komen verder in het hoofdstuk aan bod.
177	lenW	4.1	Het eerste besluit dat onderzocht is, is het Programma Noordzee 2022-2027. Dat programma bevat de meest recente ruimtelijke planning voor de Noordzee, waarin ook gebieden voor windenergie zijn aangewezen.	toevoegen: en zijn afgevallen.	ja	De tekst is aangevuld in lijn met de inzage-reactie.
178	lenW	4.1	tegen dat besluit kan beroep worden aangetekend bij de rechter.	Tegen het plan (NWP) kan geen beroep bij de rechter worden aangetekend, tegen een project (het kavelbesluit) wel.	ja	De correctie is overgenomen. Mede naar aanleiding van inzage-reactie 198 is hier het onderscheid tussen een plan en project toegevoegd.
179	lenW	4.2	Het gaat om de gebieden 1, 2 6 en 5 (oost) die later Nederwiek, Lagelander en Doordewind zijn genoemd (de lichtroze 7 gebieden in figuur 11).	HKW zuid is ook lichtroze	ja	Correctie is overgenomen. De kleur in de figuur is aangepast.
180	lenW	4.2	Het gaat om de gebieden 1, 2 6 en 5 (oost) die later Nederwiek, Lagelander en Doordewind zijn genoemd (de lichtroze 7 gebieden in figuur 11).	Herbevestigd zijn IJmuiden Ver (noord) (= ook een roze gebied) en het zuidelijk deel van Hollandse Kust (west) (ook een lichtroze gebied)	ja	Zie de toelichting bij inzage-reactie 179.
181	lenW	4.2	figuur 11, zie afbeelding	Dit is grotendeels IJmuiden Ver (noord)	ja	Zie de toelichting bij inzage-reactie 179.
182	lenW	4.2	figuur 11, zie afbeelding	Dit is Hollandse Kust (west)	ja	Zie de toelichting bij inzage-reactie 179.
183	lenW	4.2	Legenda	De term 'special area' in de legenda is misleidend (want is een MARPOL classificatie in relatie tot uitstoot en heeft niets met routing te maken) en onjuist. Waarschijnlijk wordt hiermee 'precautionary area' bedoeld.	nee	Voor het creëren van deze figuur heeft de Onderzoeksraad grotendeels de 'Zoekgebiedenkaart Noordzee' aangehouden, zoals ontwikkeld door de Rijksoverheid voor het Programma Noordzee. Zie de toelichting bij inzage-reactie 153.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
184	IenW	4.2.1	Om in 2030 te kunnen voldoen aan de verwachte extra electriciteitsvraag vanuit de industrie en datacentra, koos het demissionaire kabinet in 2021 voor 10 gigawatt extra aan windenergie op zee. De ontwikkeling van het Programma Noordzee 2022-2027 was echter al bezig.	Waren de industrie en datacentra de reden voor 10 GW aan extra windenergie op zee?	ja	Dit is aangegeven in een brief van de minister van EZK aan de Tweede Kamer. Een voetnoot met deze bron is toegevoegd in het rapport.
185	IenW	4.2.1	Om de benodigde gebieden toch in het Programma Noordzee van 2022 op te kunnen nemen, was een zogenoemd aanvullend ontwerp nodig. Daarmee kon het oorspronkelijke hoofdstuk over ruimtelijke ordening worden vervangen.	Hier wordt een onjuist beeld neergezet over het proces. De voorbereiding begon veel eerder, maar de besluitvorming over woz werd uitgesteld, waardoor een AO nodig was.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie. De beschrijving van de totstandkoming van het aanvullend ontwerp klopte op een aantal delen niet. De eerste alinea's van 4.2.1 zijn herschreven en aangevuld. Ook voor reactie 187.
186	IenW	4.2.1	De overgebleven gebieden (1, 2 en 5 oost, zie figuur 28 11) zijn daarna verder verkend en benoemd of vormgegeven. Deze gebieden waren bewust te groot gekozen om in het vervolg van het proces rekening te kunnen houden met andere belangen.	er vielen om wille van scheepvaartveiligheid en visserij ook eerder vastgestelde windenergiegebieden af (HKZW en HKNW)	ja	Correctie is overgenomen.
187	IenW	4.2.1	Om tot de extra windenergiegebieden te komen begon in 2021 een interdepartementale werkgroep met acht zoekgebieden. Eind 2021 moest het besluit over de gebieden inclusief onderzoeken gereed zijn zodat het aangepaste programma Noordzee inclusief milieueffectrapporten op tijd ter inzage kon worden gelegd voor vaststelling in 2022.	Dit is niet correct. We zijn in 2020 begonnen en bekeken toen of ruimte was aan te wijzen voor 27 GW tot 2040. Omdat bij het besluit over het Ontwerp Nationaal Water Programma de informatie nog onvoldoende was, is besloten tot een Aanvullend Ontwerp. De opgave voor aan te wijzen gebieden in het Aanvullend Ontwerp is toen terug gebracht tot ruim 10 GW, om tenminste aan de doelstelling van de versnelling te kunnen voldoen. Afsproken werd tegelijkertijd dat de ruimte voor de overige 17 GW zou worden aangewezen in een Partiële Herziening. Bij de start van deze partiële herziening bleek het nodig de opgave van 17 GW te verhogen in verband met nieuwe kabinetsbeleid en de Russische agressie tegen Oekraïne (toename behoefte aan energie-onafhankelijkheid). Deze opgave is nu om ruimte te vinden voor tenminste 23-26 GW.	ja	Zie de toelichting bij inzagereactie 185.
188	IenW	4.2.1	Deze gebieden waren bewust te groot gekozen om in het vervolg van het proces rekening te kunnen houden met andere belangen.	Tekstvoorstel: ruim gekozen in plaats van te groot	ja	Correctie is overgenomen.
189	IenW	4.2.1	Om in 2030 te kunnen voldoen aan de verwachte extra electriciteitsvraag vanuit de industrie en datacentra, koos het demissionaire kabinet in 2021 voor 10 gigawatt extra aan windenergie op zee	Dit had te maken met de aanscherping van de EU klimaatdoelen, zie paragraaf 9.1.2 PNZ. Om de Europese klimaatdoelstelling 'vermindering van de uitstoot met 49 procent ten opzichte van 1990 voor 2030' te realiseren, moeten Nederlandse windparken op zee vanaf dat peiljaar jaarlijks 49 TWh duurzame elektriciteit produceren. Dat komt neer op circa 11,5 GW geïnstalleerd windvermogen. In april 2021 zijn de EU-doelen aangescherpt tot 55 procent CO ₂ -reductie in 2030. De Stuurgroep Extra Opgave106 geeft aan dat voor deze versnelling 10 GW gerealiseerd windvermogen op zee nodig is, aanvullend op bestaande plannen en windparken. Aansluitend hierop verzoekt de breed gedragen en aangenomen motie-Boucke107 het kabinet om in 2021 minimaal ruimte voor 10 GW aan te wijzen, bedoeld voor windenergie op zee.	ja	De tekst is aangevuld in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
190	IenW	4.2.1	nemen, was een zogenoemd aanvullend ontwerp nodig	Is een aanvullend ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Er is een ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Daarna is een aanvullend ontwerpbesluit (dit betrof enkele hoofdstuk 9) met aanvulling op de MER voor een tweede keer ter inzage gelegd. Zo kon de extra ambitie in het definitieve besluit PNZ 2022-2027 worden meegenomen.	deels	In deze tekst wordt beschreven dat de windenergiegebieden niet konden worden aangewezen via de procedure van het Programma Noordzee, maar dat een aanvulling nodig was. De procedure van deze aanvulling wordt vervolgens verderop in de paragraaf uitgebreid beschreven. Dit is verduidelijkt in de tekst.
36	Nautisch expert 1	4.2.2	...waarin geen mijnbouwplatforms gebouwd mogen worden...	In fig. 7 op pag. 32 bevinden zich wel productieplatforms in de clearways. Terwijl mijnbouwactiviteiten in principe in de clearways voor de scheepvaart niet zijn toegestaan (UNCLOS 1982). Zie ook laatste zin in blauwe kader op pag. 33.	deels	De ruimte voor clearway is uit de figuur verwijderd.
37	Nautisch expert 1	4.2.2	Clearways worden vastgelegd in de Mijnbouwregeling	Clearways ('recognised sea lane essential for navigation'; UNCLOS) worden uiteindelijk in NL vastgelegd in de Mijnbouwregeling / De Duitse besluitvorming over de ruimtelijke ordening op de Duitse EEZ loopt voor op de besluitvorming over de lopende aanpassing van Programma Noordzee 2022 – 2027 (zie opmerking hieronder). Dit vastleggingsproces blijkt dus afhankelijkheid van vergelijkbare processen in de andere Noordzee-landen, waardoor het besluitvormingsproces in NL vertraging kan oplopen. Dit is een risico wanneer de gunning voor de bouw niet wacht totdat de besluitvorming daarover afgerond is.	deels	De definitie van het begrip clearway is aangepast en aangevuld met een verwijzing naar UNCLOS. Deze passage in het rapport betreft een feitelijke beschrijving wat een clearway is. Het proces van afstemming van clearways met Duitsland is vanwege de detaillering hier niet relevant om te noemen. In hoofdstuk 2 wordt het belang van internationale afstemming in het algemeen benoemd.
191	IenW	4.2.2	Een clearway is een vrije ruimte tussen scheepvaartroutes waarin geen mijnbouwplatforms gebouwd mogen worden. Clearways worden vastgelegd in de Mijnbouwregeling.	Deze beschrijving van clearway is onjuist. Het is geen vrije ruimte tussen scheepvaartroutes: het is een gebied dat vrijgehouden wordt van mijnbouw om als passage voor schepen anders dan via IMO routes te kunnen dienen, oid.	ja	De definitie van het begrip clearway is aangepast in lijn met de inzagereactie, mede vanwege reactie 156.
192	IenW	4.2.2	Ook wezen indieners uit de mijnbouwsector erop dat platforms en exploratievergunningen overlappen met drie voorgestelde clearways met gevolgen voor mijnbouw en scheepvaartveiligheid.	Het merendeel van deze clearways waren ruimtelijke indicaties om nieuwe zoekgebieden voor windenergie heen, dus om nog niet aangewezen windenergiegebieden. Alleen de ruimte voor de clearway tussen Newcastle en IJmuiden ligt tussen twee in het PNZ 2022-2027 aangewezen windenergiegebieden.	nee	Deze passage is een feitelijke beschrijving van zienswijzen van de mijnbouwsector op het aanvullend ontwerp van het Programma Noordzee. Zij wijzen erop dat voorgestelde clearways overlappen met platforms en exploratievergunningen. Deze passage gaat niet over zoekgebieden voor windenergie. De inzagereactie is daarom niet overgenomen.
193	IenW	4.2.2	Kenmerkend is dat de leden vrijwel allemaal operationele functies hebben.	Kan dit verder onderbouwd worden? Inschatting is dat in de SAN een gebalanceerde mix vertegenwoordigd is van beleidsfuncties (waarvan veel branchevertegenwoordigers) en operationele functies.	ja	De tekst is aangepast en verduidelijkt naar aanleiding van de inzagereactie.
194	IenW	4.2.2	beschrijving SAN	SAN is initiatief van HbR en HvA om sectoraal info uit te wisselen en positie te bepalen. Overheidspartijen zijn welkom op uitnodiging maar geen "lid".	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
195	IenW	4.2.2	clearway	Maar belichamen vaak wel de verbindingen tussen verkeersscheidingstelsels of erkende internationale scheepvaartroutes. Clearways zijn restrictiegebieden waarin geen obstakels (mijnbouw, maar ook toegepast op windturbineparken) op het NCP plaats mogen vinden, zoals deze zijn opgenomen in de Mijnbouwregeling. Nu opgenomen in Omgevingsregeling bij Omgevingswet als drukbevaren delen. Onder de Ow zijn wel nuanceringen aangebracht. Zo is het verbod obstakels te plaatsen in clearway, tenzij een ontheffing is verleend omgezet in gebieden waarvoor een vergunningplicht geldt.	deels	De uitleg van de term clearway is aangepast en aangevuld in de tekst. Niet alle details van de inzagereactie zijn overgenomen, omwille van de relevantie en leesbaarheid van de rapporttekst. Zie ook de toelichting bij inzagereactie 191.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
38	Nautisch expert 1	4.2.2	... ongedekte lange termijncosten van het eerste maatregelenpakket (zoals beschreven in paragraaf 3.4).	... ongedekte lange termijncosten van het eerste maatregelenpakket (zoals beschreven in paragraaf 3.4), hoewel enkele van de maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd. / VTM op de Noordzee kan niet worden uitgevoerd; VTMonitoring door de Kustwacht heeft geen juridische basis en kan in de huidige opzet niet worden uitgevoerd. Zie ook opm. bij 3.4.1	nee	Dit betreft geen feitelijke onjuistheid. Paragraaf 4.2 beschrijft de besluitvorming van het Programma Noordzee 2022-2027. De analyse van de effectiviteit van een aantal van de gekozen maatregelen komt in 5.4 aan bod. De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van de maatregelen.
196	lenW	4.2.2	Om het Programma Noordzee te kunnen vaststellen, besloten de net aangetreden ministers van lenW en voor Klimaat en Energie in februari 2022 om de eenmalige inpassingskosten te dekken uit het klimaatfonds en de structurele kosten door te belasten aan de windparkexploitanten.	Te bekostigen uit de tenderopbrengsten, dat is iets anders dan doorbelasten.	deels	In het 'Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan' van het ministerie van Financiën wordt geschreven dat 'de structurele kosten worden doorbelast aan de windpark exploitanten'. Deze bewoording houdt de Onderzoeksraad daarom ook aan. De verwijzing naar de bron is toegevoegd in het rapport.
197	lenW	4.3	Hollandse Kust	Kavel VI en VII liggen in windenergiegebied Hollandse Kust (west)	ja	De tekst is aangevuld in lijn met de inzage reactie.
198	lenW	4.3	een milieueffectrapport (MER) opgesteld	De project MER	deels	Omwille van de leesbaarheid is het verschil tussen een project en plan mer hier niet benoemd, omdat het voor deze passage niet relevant is. Voor de volledigheid is in het blauwe kader op pagina 45/46 een beschrijving over het onderscheid tussen een project mer en plan mer opgenomen.
199	lenW	4.3	MER	de plan MER	deels	Zie de toelichting bij inzage reactie 198.
39	Nautisch expert 1	4.3	dat de gevolgen voor de scheepvaartveiligheid aanvaardbaar zijn als de beheersmaatregelen worden ingezet	dat de gevolgen voor de scheepvaartveiligheid aanvaardbaar zijn wanneer de beheersmaatregelen succesvol zijn ingezet / Het Kavelbesluit VI windenergiegebied Hollandse Kust (west) - voetnoot 114 - voert in 6.12.3 ook beheersmaatregelen op die niet uitvoerbaar zijn. In die toets schiet niet alleen het programma MOSWOZ, maar ook Min.lenW in de beantwoording van kamerbrieven tekort.	nee	Het kavelbesluit VI van Hollandse Kust (west) beschrijft maatregelen die in het maatregelenpakket zijn genomen. De effectiviteit van maatregelen wordt in het rapport in 5.4 besproken. De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van de maatregelen.
40	Nautisch expert 1	4.4	Ook een aantal inzagepartijen en de commissie voor de mer waren kritisch op dat onderdeel van SAMSON. Deze kennisleemtes werden in de besluiten onderkend, maar hadden geen consequenties.	! / Zolang de effecten op de scheepvaartveiligheid in de mer-procedure worden gezien als milieueffecten, verbaast het niet dat deze kritiek geen consequenties had. Zolang er geen normatief kader is om de effecten van de een kavelbesluit op de scheepvaartveiligheid te toetsen en de gevolgen van mogelijke aanvaringen zelf niet in beeld komen, kan de mer-procedure daar ook niets mee. Dit belangrijke issue in het besluitvormingsproces van wind op zee zou in de conclusies terug moeten komen.	nee	De inzage reactie betreft geen feitelijke onjuistheid. Het normatieve kader (doelstelling van veiligheidsniveau) en het zicht op de gevolgen van aanvaringen waarover wordt gesproken in de inzage reactie komen in analyse van de risicobeheersing in hoofdstuk 5 en in de conclusie aan bod.
100	MARIN	4.4	'stelden betrokken medewerkers' / inzagepartijen...waren kritisch'	Zie boven. Ook hier weer alle focus op de beperkingen van SAMSON, terwijl de achterliggende achtergrond veel breder en diepgaander is, maar nu onderbelicht blijft: te weinig investeringen in tijd en geld door overheid om het noodzakelijke onderzoek te kunnen doen.	deels	De oorspronkelijke tekst ging van meerdere kennisleemtes (eerste zin) naar één onderdeel van SAMSON (tweede zin). Dat klopte niet. De tekst is daarop aangepast. De Onderzoeksraad heeft de tekst niet aangevuld voor wat betreft de achtergrond van de kennisleemte, want dat komt aan bod in de analyse van hoofdstuk 5.
200	lenW	4.4	Platformen voor olie- en gaswinning vallen onder andere wetgeving dan windparken. Het 6 besluitvormingsproces voor de omgevingsvergunning voor het plaatsen van een platform lijkt 7 echter op dat van een kavelbesluit.	Maar dit is een vergunningsprocedure op een aanvraag met het toetsingskader in de Mijnbouwwet, dus een individuele beschikking met veel minder ruimtelijk afweging. Dat is toch heel anders dan een kavelbesluit, waarbij binnen de ruimte van een windenergiegebied wordt getrechterd naar een kavelbesluit.	deels	De tekst is aangevuld en verduidelijkt naar aanleiding van de inzage reactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
201	IenW	4.4	kavelbesluit	Kavelbesluit? dit is toch een mijnbouwomgevingsvergunning?	ja	In de aangehaalde zin werd onterecht over een kavelbesluit gesproken. Dat is gecorrigeerd naar omgevingsvergunning. Ook is een verwijzing naar het besluit toegevoegd.
202	IenW	4.4	milieueffectrapport	Dit is dus een project MER opgesteld door de aanvrager van mijnbouwinstallatie.	ja	De tekst is verduidelijkt in lijn met de inzagereactie.
203	IenW	4.4	Dat is op dezelfde manier gedaan als met SAMSON is gebeurd voor windparken,	Voor het onderzoek naar scheepvaartveiligheid is hetzelfde instrument/rekenmodel gebruikt.	ja	De tekst is verduidelijkt in lijn met de inzagereactie.
41	Nautisch expert 1	5.2.1	... aandrijvingen van schepen met windturbines...	... aandrijvingen van schepen met vaste objecten... / Ook aandrijvingen met transformator- en converterstations in de buurt van windparken houdt grote risico's in. (Hele document hierop nalopen).	nee	In de studies waar naar verwezen wordt zijn aandrijvingen van schepen met platformen die horen bij windparken voor zover bekend niet behandeld. De Onderzoeksraad onderschrijft dat ook die aandrijvingen tot gevaar kunnen leiden, maar dat rechtvaardigt de voorgestelde aanpassing niet.
101	MARIN	5.2	Tot voldoende inzicht in de bijbehorende risico's kwam het echter niet	Dit klopt wanneer er wordt gekeken naar risico (kans maal gevolg), maar de SAMSON studies leverden wel zeer essentieel inzicht op in de kans van voorkomen van aanvaringen en aandrijvingen. Naast de kwantitatieve benadering met SAMSON is er tijdens het onderzoek ook op een kwalitatieve wijze naar de risico's gekeken, waaruit ook aangegeven werd dat de risico's toenemen. Er was sprake van een verhoogd risico voor de scheepvaartveiligheid, ondanks de beleidsambitie. Dit onderstreepte de urgentie van verder onderzoek door de overheid op het vlak van gevolgen van aanvaringen.	nee	De aangehaalde zin is anders geformuleerd, meer vanwege reactie 102 dan deze reactie. Ook vanwege reactie 102 is de beschrijving van het kwalitatieve deel uitgebreid. De Onderzoeksraad onderschrijft dat de studies van MARIN hebben bijgedragen aan het inzicht in de kans en dat er kwalitatief ook naar de risico's is gekeken. Dat is elders in het rapport al benoemd (paragrafen 3.3 en 5.3.1).
42	Nautisch expert 1	5.2.1	SAMSON kan de combinaties van schepen en lading die betrokken kunnen zijn bij aanvaringen echter niet berekenen	Het systeemdiagram van SAMSON geeft wel aan dat met de module "impacts" de consequenties van de ongevallen geanalyseerd kunnen worden. Echter, die impactanalyses van MARIN daarover blijven vooral beperkt tot uitspraken over de kans op bepaalde gevolgen. De gevolgen zelf worden niet berekend. Zie rapport Effecten Op Scheepvaartveiligheid voor Windenergiegebied Hollandse Kust (Noord) - MARIN, Veiligheidsstudie voor kavel V dd 16-03-2018	nee	De aangehaalde zin gaat over welke gevaarlijke situaties zich voor kunnen doen, niet zozeer over de gevolgen ervan. De argumentatie lijkt wel over gevolgen te gaan. De Onderzoeksraad ziet onvoldoende aanleiding om de tekst aan te passen. De aangehaalde studie laat geen andere functionaliteit van SAMSON zien dan de studies waar in dit rapport naar wordt verwezen.
43	Nautisch expert 1	5.2.1	Dit komt doordat de gehele EEZ is geanalyseerd	? / De relatie met de mate van detaillering ontgaat mij.	nee	De beschrijving van de risicobeoordeling is naar aanleiding van reactie 205 herschreven. De reactie wijst niet op een onjuistheid. Wat de Onderzoeksraad betreft gaf de alinea voldoende aan dat de analyse van risico's op schaal van de hele EEZ onvoldoende detail bevat om voor een specifiek windpark tot extra inzicht in de risico's te komen ten opzichte van de studies die voor een kavelbesluit al worden gedaan.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
102	MARIN	5.2.1	Samson kan...niet berekenen	Hier wordt geschreven dat SAMSON de combinatie van schepen en lading niet kan berekenen. En: "buiten de scheepsgrootte bevat het model momenteel geen verder differentiatie naar scheepstype of lading". Dit is niet correct. Binnen het SAMSON model wordt wel degelijk onderscheid gemaakt in scheeptypen, verschillende scheepstypen hebben verschillende afmetingen (lengte, breedte diepgang verhoudingen) en basis ongevalskansen. Resultaten van berekeningen kunnen dan ook prima per scheepstype gegeven worden. In de rapportage van "Wind op Zee" wordt dit ook gedaan (hoofdstuk 4 en in de Appendix 1 en 6). Omdat niet de meest recente gegevens over de vervoerde lading beschikbaar waren en er onvoldoende tijd was deze te updaten, is er voor gekozen niet de verwachte uitstroom van de lading mee te nemen in de resultaten. Voor het bepalen van de uitstroom van lading als gevolg van een aanvaring of aandrijving met een windturbine ontbrak de juiste betrouwbare informatie over de mogelijke schade aan het schip als gevolg van zo'n aanvaring/aandrijving. Dit aspect verder onderzoeken was dan ook een aanbeveling maar is doorgeschoven naar MOSWOZ.	ja	Correctie is overgenomen. De tekst stelde dat SAMON geen differentiatie naar scheepstype bevat. Dat was onjuist. De analyse van de bijdrage van SAMSON aan inzicht in de risico's is naar aanleiding van deze reactie aangepast.
204	IenW	5.2.1	Vooral... inzicht op	De risicomethodiek die diverse momenten gebruikt is, wordt hier niet duidelijk beschreven. Het SAMSON model geeft een inschatting van aanvaarkansen. In aanvulling daarop heeft steeds een kwalitatieve beoordeling van de risico's plaatsgevonden. Bij die kwalitatieve beoordeling is de deelnemers gevraagd een credible worst case scenario te beschouwen en de kans en het effect van ongevallen (letsel, milieuschade en economische schade) in te schatten. Bij de diverse risico-beoordelingen kwamen de geraadpleegde experts tot een behoudender oordeel waarbij de kans van aanvaring hoger werd ingeschat dan het model aangaf en dan de historische data over aanvaringen van vaste objecten onderbouwt. Ook is naar de spreiding in de beoordeling gekeken en zijn onzekerheden in beeld gebracht. Er is altijd onzekerheid in de beoordeling van een risico.	deels	In de reactie wordt een kwalitatieve beoordeling genoemd. Waarschijnlijk wordt daarmee de kwalitatieve beoordeling bedoeld die onderdeel was van de Wind op Zee-2030-studie. Voor het onderzochte kavelbesluit en de omgevingsvergunning werd de SAMSON-analyse niet aangevuld door experts. Dat onderscheid was in de tekst niet duidelijk. De analyse van de kwalitatieve beoordelingen is uitgebreid.
205	IenW	5.2.1	De kans... ingeschat	De huidige tekst beschrijft niet wat feitelijk in het rapport staat en geeft daarmee een onvolledig beeld. Wat hier mist is de context-informatie dat dit een retrospectieve analyse betreft die het risico beschrijft zoals het op dat moment was. De experts hebben daarbij zowel de aanvaarkans als het effect van de aanvaring hoger ingeschat dan de beschikbare data over aanvaringen onderbouwen. Gevraagd om een doorkijk naar de toekomst geven de experts op pagina 79 van het rapport aan dat het risico op aanvaringen met windmolens naar de toekomst zal toenemen als gevolg van een sterke stijging van windmolenparken op de Noordzee. Het exacte effect hiervan is echter voor Nederland nog niet goed in kaart gebracht en vervolgens wordt aanbevolen om aanvullend onderzoek uit te voeren (pagina 79-80 van het betreffende rapport).	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie. Uit de beschrijving van deze studie kwam niet naar voren dat die werd uitgevoerd op basis van gegevens van jaren eerder. Dat is aangepast in de beschrijving en in de analyse van de meerwaarde ervan.
206	IenW	5.2.1		In 2024 heeft Rijkswaterstaat het voornemen om opnieuw een risicoanalyse uit te voeren. Door het mislukken van de EU-aanbesteding voor het onderzoek is het niet gelukt om dit in 2023 uit te voeren. Dit staat nu voor 2024 in de planning.	ja	Correctie is overgenomen. De voetnoot is op basis van de reactie aangepast.
44	Nautisch expert 1	5.2.2	Vanuit de samenleving wordt er niet veel invloed op uitgeoefend; in inspraakprocedures wordt weinig gereageerd op scheepvaartveiligheid van de voorgenomen windparken...	! / Hoe komt dat? Dit vraagt om een nadere analyse, aangezien het gebruik van de Noordzee blijft toenemen in omvang, intensiteit en diversiteit (re. Herziening IBN 2015). De randvoorwaarden voor de ruimteclaims van windparken op de Noordzee stelt dat het (nationaal) belang van de vlotte en veilige scheepvaart vóór ander gebruik gaat. (Zie tabel blz. 52 van Beleidsnota Noordzee 2009-2015). Daar blijft in het huidige integrale afwegingskader weinig van over, dunkt me.	nee	De reactie vraagt om onderzoek naar de inzage-reacties bij overheidsbesluiten. Dat viel buiten de afbakening die de Onderzoeksraad voor dit onderzoek heeft gehanteerd.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
45	Nautisch expert 1	5.2.2	De Nederlandse scheepvaartsector wordt ook geconsulteerd, in de vorm van de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee, ...	De Nederlandse scheepvaartsector werd slechts beperkt geconsulteerd, en dan alleen de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee, ... / De SAN is formeel ook niet een vertegenwoordiger van de Nederlandse scheepvaartsector, maar een adviesclub voor de overheid over scheepvaartveiligheid vraagstukken op de Noordzee.	deels	De Onderzoeksraad is van mening dat de SAN-leden KVNR, NVKK, Visned en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam samen de belangrijkste activiteiten van de Nederlandse scheepvaartsector vertegenwoordigen. Niet in juridische zin, maar wel om te kunnen stellen dat de scheepvaartsector geconsulteerd wordt. Omdat de SAN ook andere leden heeft, is de verwijzing iets anders geformuleerd.
104	MARIN	5.2.2	Bezorgheid over de zeevaart bij de betrokken ambtenaren heeft hiervoor gezorgd	We wijzen erop dat ook MARIN hieraan heeft bijgedragen vanuit grote betrokkenheid bij dit onderwerp en onze studies tot dan toe.	ja	Correctie is overgenomen.
207	IenW	5.2.2	De verantwoordelijkheid... IenW	DGLM wordt op verschillende plekken genoemd als beleidsbepalend (waaronder hier). "Zij bepalen het beleid ten aanzien van scheepvaartveiligheid". Dit wordt door DGLM, DGWB en RWS in goed overleg bepaald.	ja	De tekst is aangevuld in lijn met de inzage-reactie.
46	Nautisch expert 1	5.2.2	hoeveel Emergency Response and Towing Vessels (ERTV's) er nodig zijn	hoeveel Emergency Response and Towing Vessels (ERTV's) met welke functionele eisen er nodig zijn. / Niet elke ERTV is geschikt voor de hulpverlening op de Noordzee.	nee	Deze toevoeging neemt de Onderzoeksraad niet over. Omwille van de leesbaarheid wordt hier niet ingegaan op de eisen aan de schepen. In 5.4.3 worden de ERTV's in meer detail geanalyseerd.
47	Nautisch expert 1	5.2.2	Daarmee wordt mogelijk een deel van het tekort in risico-inzicht weggenomen.	Op dit moment is uit onderzoek nog niet gebleken dat het risico van zo'n aanvaring of aandrijving inzichtelijk is gemaakt. / Het onderzoek uit 2020 dat HVR Engineering i.o.v. RWS heeft uitgevoerd heeft slechts beperkt inzicht gegeven in de faalkans. Teveel niet-verifieerbare aannames in dat rapport en het ontbreken van sterktegegevens van representatieve windturbines, voorkwam dat iets gezegd kon worden over de gevolgen van zo'n aanvaring of aandrijving. Ook de gevolgen van de impact voor het betreffende schip bleef buiten beschouwing en de aangenomen driftsnelheden waren conservatief; slechts de helft van die op 5.4.1. (blz. 68 regel 11) zijn aangegeven. De onderzoeksvraag van RWS (mitigerende maatregelen) is door HVR Engineering ook niet beantwoord, terwijl het hier gaat over een 'worst-case scenario'! Zie scenario 1454 op pag. 70.	nee	De Onderzoeksraad schrijft bewust dat het project mogelijk een deel van het inzicht wegneemt. Voor zover de Onderzoeksraad heeft begrepen loopt het project nog en daarom kan de bijdrage aan het risico-inzicht nog niet beschreven worden. Mogelijk wordt slechts een deel van het gewenste inzicht gegeven.
48	Nautisch expert 1	5.2.2	Ook binnen MOSWOZ wordt nagedacht over het beleid van de toekomst.	? / MOSWOZ is een onderzoeksprogramma van RWS dat niet is toegerust om voor de scheepvaartveiligheid beleid van de toekomst op te leveren. Bron?	deels	Bronvermelding is toegevoegd.
49	Nautisch expert 1	5.2.2	Eén project van MOSWOZ wil in 2025 een beleidsadvies opleveren over de borging van scheepvaartveiligheid richting 2030	? / Zie vorige opmerking. Eerder is in dit rapport opgemerkt dat het Min.IenW ontbreekt aan een realistische doelstelling voor de scheepvaartveiligheid en aan een normatief kader daarvoor. Bovendien, "borging van scheepvaartveiligheid" is omwille van de vele onzekere risico's eerder een algemene inspanningsverplichting van alle betrokken partijen (industrie en overheid) dan een vooraf bepaalde doelstelling van Min.IenW.	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie. Een beleidsadvies over scheepvaartveiligheid kan ook over de doelstelling gaan. Naar aanleiding van de reactie is de term 'borging' aangepast.
50	Nautisch expert 1	5.2.2	...aangezien het verkeer meer wordt belemmerd.	... aangezien de ruimte voor de veilige navigatie van de scheepvaart op de Noordzee meer wordt belemmerd. / Zie 1.1 laatste alinea op blz. 13 en 14. Dit is ook in strijd met het eigen beleid van Min.IenW m.b.t. beoordeling ruimtregebruik in relatie tot de bestaande verkeersroutes voor de scheepvaart (zie Beleidenota Noordzee 2009-2015) en dat zou aandacht moeten krijgen in de conclusies.	nee	Omwille van de leesbaarheid is de suggestie niet overgenomen. Uit het eerste deel van de zin blijkt al dat het om scheepvaartverkeer gaat. De voetnoot achter de zin geeft inhoudelijk een toelichting.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
103	MARIN	5.2.2		Idem als hierboven	deels	MARIN verwijst de argumentatie van inzagereactie 102. De hier aangehaalde zin wees op lading- en passagiersstromen, niet op scheepstype. Voor ladingstromen geeft MARIN in inzagereactie 102 aan dat, hoewel het voor de Wind op Zee studie niet is gedaan, het wel toegang heeft tot informatie daarover en wel een verwachting van de uitstroom kan geven. De Onderzoeksraad heeft dat niet verder onderzocht. Passagierstromen worden in de argumentatie niet genoemd. Omdat een mogelijke onjuistheid betreffende ladingstromen weg te nemen, heeft de Onderzoeksraad andere invloeden genoemd die niet in MOSWOZ worden opgepakt.
105	MARIN	5.2.2	Een van de door MARIN genoemde tekortkoming van SAMSON...	Ook hier weer alle focus op tekort komingen van SAMSON als methode, terwijl het belangrijkste is dat de MARIN aanbeveling om de gevolgen van een aanvaring of aandrijving (voor schip, bemanning, passagiers, lading, omgeving) op zich al urgent onderzoek door de overheid vereiste.	ja	De oorspronkelijke rapporttekst miste de nodige nuancering. Dit is aangepast in lijn met de inzagereactie.
208	IenW	5.2.2	Ondanks... gerealiseerd	Het woord 'ondanks' lijkt hier niet op zijn plaats. Omgaan met risico's is toch ook omgaan met onzekerheden en uit voorzorg handelen. Daarmee niet 'ondanks' de onzekerheden, maar eerder juist vanwege die onzekerheden.	nee	De Onderzoeksraad schrijft dit vanuit het perspectief van een aantoonbare veiligheidsaanpak. Gegeven de ambitie waren maatregelen nodig, maar met de uitgevoerde studie was onzeker wat het effect van de maatregelen was. Voor een aantoonbare aanpak is het aannemelijk dat de maatregelen voldoende effectief zijn om het doel te halen. Dat was hier niet het geval. Vanuit dat perspectief schrijft de onderzoeksraad dat ondanks de onzekerheden toch al maatregelen werden vastgesteld.
209	IenW	5.2.2	De gehanteerde.. vergeten	Er wordt hier niet naar het beleidskader verwezen waar de volgende tekst in staat die samenhangt met het niet hanteren van een vaste norm: 'Bij de inzet van beheersmaatregelen moet een afweging plaatsvinden tussen de verwachte opbrengst voor de veiligheid en de kosten van de voorgestelde beheersmaatregel. Uiteindelijk resulteert dit in politiek-bestuurlijke overeenstemming over de aard en omvang van veiligheidsmaatregelen en een bijbehorend acceptabel niveau van veiligheid. Dit proces zal samen met de relevante partijen, zoals havenmeesters en de sector, worden uitgevoerd. De tien uitgangspunten uit 'I&M Rode Draden' (2014) vormen een belangrijk richtsnoer voor dit afwegingsproces. Acceptatie van (on)veiligheid heeft daarnaast ook te maken met de overige maatschappelijke doelstellingen die worden nagestreefd, zoals het opwekken van duurzame energie.	nee	De reactie wijst niet op een onjuistheid, maar beschrijft iets wat niet beschreven wordt. De Onderzoeksraad interpreteert dat als een impliciet verzoek om een toevoeging. In de reactie wordt een afweging beschreven waarbij ook de kosten worden meegewogen, vergelijkbaar met het ALARP-principe beschreven in het referentiekader, bijlage C.2. De Onderzoeksraad heeft dit deel van het beleid niet beschreven omdat het nauwelijks terugkomt in de besluitvorming. In het voorstel over het maatregelenpakket stonden de verwachte kosten, maar geen verwachte opbrengst voor de veiligheid. Er werd geredeneerd vanuit de ambitie. Voor de in het Programma Noordzee aangewezen nieuwe gebieden ontbrak ook de verwachte opbrengst voor veiligheid.
210	IenW	5.2.2	Eén project... 2030	Dit is geen project, maar een advies van het programma. Suggestie is de woorden "één project" te schrappen	ja	Correctie is overgenomen.
51	Nautisch expert 1	5.2.2	Scenario-denken is een alternatieve methode voor de beheersing van risico's in situaties met veel onzekerheid	Scenario-denken is een alternatieve methode voor de beheersing van risico's in situaties met veel onzekerheid en voor het identificeren van nieuwe risico's / In scenario's waarin trends en ontwikkelingen en de waarschijnlijke gevolgen daarvan worden geanalyseerd, kunnen nieuwe inzichten ontstaan en nieuwe risico's worden geïdentificeerd.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
52	Nautisch expert 1	5.2.2	... experts...	Suggestie: overweeg een voetnoot, waarin de toelichting: "Bij voorkeur gaat het om multidisciplinair team van experts, die elk vanuit een verschillend perspectief de scenario's kunnen beoordelen. Het gebruik van verschillende experts met ieder hun eigen invalshoek, kunnen zo een betekenisvolle bijdrage leveren aan de kwaliteit van de risicoanalyses."; Zie ook C9, blz. 101, alinea 2 regels 29-30.	nee	De Onderzoeksraad neemt deze suggestie niet over, omdat de alinea na het blauwe kader al ingaat op de benodigde informatie en expertise. Ook staat het deels al in het referentiekader (zoals benoemd in de suggestie).
53	Nautisch expert 1	5.2.2	Bovendien was ook daar inzicht in lading- en passagiersstromen voor nodig, wat ontbreekt	Dit inzicht had wel kunnen worden verkregen middels de gegevens van de meldformaliteiten scheepvaart (zie onderaan D6 op blz 111), maar die zijn door RWS niet geraadpleegd en geanalyseerd / Een verwijzing naar de meldformaliteiten scheepvaart (via MSW en PCS) als bron geeft aan dat dit inzicht wel kan worden opgebouwd, maar dat dit niet voor dit doel is gedaan. RWS is de nationaal bevoegde autoriteit voor SafeSeaNet, dus RWS kan die gegevens voor dit doel beschikbaar stellen.	deels	In paragraaf D.6 (bijlage) schreef de Onderzoeksraad al over informatiebronnen voor lading- en passagiersstromen. In de aangehaalde tekst is de bewoording aangepast en een voetnoot toegevoegd om duidelijk te maken voor wie de informatie beschikbaar was.
54	Nautisch expert 1	5.2.3	... mede doordat ze allemaal onder verantwoordelijkheid van één afdeling vallen.	/ Dit is onjuist. Ook de exploitant van het windpark kan via de vergunning worden opgedragen om beheersmaatregelen te nemen. Voorstel is om deze toevoeging te verwijderen.	deels	Om verwarring tussen in beeld hebben en verantwoordelijk zijn te voorkomen, is de zin herschreven.
211	IenW	5.2.4		Hier mist een beschouwing van het programma risicoanalyse Noordzee dat aangestuurd wordt door I&W en waar RWS aan meewerkt. Zie ook het Beleidskader Maritieme Veiligheid, Nota met een gecoördineerde aanpak voor de Risico Analyse NZ voor de gehele Noordzee (zie https://www.noordzeeloket.nl/publish/pages/202849/beleidskader-maritieme-veiligheid-2020.pdf , in het bijzonder bijlage 1)	ja	De algemene risicoanalyse van de Noordzee, zoals door de Onderzoeksraad beschreven in 5.2.1, past ook bij dit uitgangspunt. De tekst is aangevuld.
212	IenW	5.2.4	maatregelen die niet in tot het gekozen	Zin loopt niet, woord 'in' verwijderen	ja	Correctie is overgenomen.
106	MARIN	5.3	Verder dan de grove kans op verschillende soorten aanvaringen en een globale schatting van bepaalde gevolgen konden MARIN en de geraadpleegde experts niet komen	Dit doet tekort aan het uitgebreide onderzoek dat door MARIN met hulp van experts werd uitgevoerd. Het zijn grote woorden terwijl het rapport geen concrete verwijzing geeft naar tabellen met aanvarings/aandrijvingskansen en uitgebreide figuren uit de MARIN rapporten.	ja	De oorspronkelijke rapporttekst miste de nodige nuancering. Dit is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
213	IenW	5.3	De risicobeheersing... gebeurtenissen	Het gebruik van het woord 'idealiter' lijkt onjuist. Voor adequate risicobeheersing zou je toch een goed beeld moeten hebben van de kans én gevolg? Beheersmaatregelen kunnen zich toch richten op het verkleinen van de kans en/of het beperken van de gevolgen?	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie.
214	IenW	5.3	"Kwantitatief... bijdragen"	Deze stelling zou nog iets meer toegelicht kunnen worden	ja	De tekst is verduidelijkt in lijn met de inzage-reactie.
107	MARIN	5.3.1	Ook dat benoemde MARIN in het rapport	Pas op dit moment komt helder naar voren dat MARIN helder heeft gewezen op de beperkingen gezien de tijdsdruk en budgetbeperking die door de overheid waren opgelegd.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzage-reactie. In hoofdstuk 3 is in de beschrijving van het proces een zin toegevoegd over de beperkte middelen en verwachtingen van de studie.
215	IenW	5.3.1	"aantal windturbines groter"	Woorden "is" toevoegen	ja	Correctie is overgenomen.
108	MARIN	5.3.1	Uit correspondentie...te overbruggen	Zie hierboven. Pas hier wordt helder dat 'MARIN heeft moeten puzzelen om een offerte te kunnen doen binnen het beschikbare budget'. Het zou goed zijn hier nogmaals te benoemen dat dit hele project moest worden uitgevoerd voor het kleine budget van €140.000 en binnen 6 maanden, zeker in het licht van het belang van de scheepvaartveiligheid en de miljardeninvesteringen in wind op zee. Dit is meer dan een 'verschil in verwachtingen' zoals benoemd in het kader op pagina 66. Het is een indicatie welke urgentie door de overheid werd gegeven aan dit onderzoek.	deels	In hoofdstuk 3 is in de beschrijving van het proces een zin toegevoegd over de beperkte middelen en verwachtingen. De bewoording 'verschil in verwachtingen' is in deze passage onveranderd gebleven, omdat dit past binnen de redenering. Er was een verschil in verwachtingen over wat MARIN met beschikbare kennis binnen de beperkte tijd en het beperkte budget kon leveren.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
216	lenW	5.3.2	Voor de nieuwe gebieden die na de Wind Op Zee 2030-studie zijn aangewezen in het Programma Noordzee is de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN) gevraagd om de risico's te kwalitatief te beoordelen	Naast de SAN ook expertise RWS/DGLM/Kustwacht hierbij meegenomen.	nee	In het MER van het Programma Noordzee staat benoemd dat de SAN is gevraagd voor de beoordeling en wordt een aantal keer gerefereerd naar het oordeel van de SAN. Andere partijen die ook expertise hebben ingebracht worden in het rapport niet genoemd. Om die reden is deze aanvulling niet overgenomen in het rapport.
217	lenW	5.3.2	geen consequenties gehad	Is dit niet inconsistent met de opmerking op pagina 58 waarin wordt gesteld dat ondanks onzekerheden toch (vergaande) maatregelen worden genomen? (zie ook de opmerking daarbij).	deels	Deze passage gaat over de consequenties van de geconstateerde kennisleemtes op het nemen van de besluiten. Er wordt hier bedoeld dat de onzekerheden op het gebied van inzicht in risico's, maar ook op het gebied van welke maatregelen nodig waren om risico's te migiteren, niet hebben geleid tot het nemen van een ander besluit. Dit is verduidelijkt in de tekst.
55	Nautisch expert 1	5.3.2	Wat betreft scheepvaartveiligheid is de kans op aanvaring met een platform echter veel kleiner dan met een windpark	NB! / Het veiligheidsrisico omvat niet alleen de kans op aanvaring, ook de gevolgen ervan! En de gevolgen van een aanvaring met een productieplatform kan veel groter zijn dan een aanvaring of aandrijving met een windturbine.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
218	lenW	5.4.1	simulatieonderzoek	bronverwijzing en vindplaats onderzoek mist. Daardoor geen inzicht in opzet, doel, aannames en conclusies. Beschouwing is zo dus niet mogelijk voor lenW.	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
219	lenW	5.4.1	De eigenschappen van deze schepen hebben ook effect op de uitvoering van de rondtorn. De Onderzoeksraad heeft daarom onderzocht hoe verschillende windgevoelige en/of zware schepen reageren als ze als uitwijkmanoeuvre een rondtorn moeten maken,	Het is niet zo dat de overheid stelt/adviseert dat schepen een rondtorn moeten maken. Zij gebruikt die manoeuvre alleen om tot een theoretische afstand te komen op basis van gedragen uitgangspunten. Welke manoeuvre op welk moment wordt ingezet of uitgevoerd is aan de kapitein, dat geldt bij uitwijken of elke andere situatie waarin hij moet/wil handelen. Andere voorbeelden van een handeling zijn koers- of vaartwijziging, een directe draai of de Sharnov methode.	deels	De afstand in het ontwerpcriterium veilige afstanden tussen scheepvaartroutes en windparken is gebaseerd op een rondtorn. Een rondtorn is echter niet de enige uitwijkmanoeuvre.
220	lenW	5.4.1	Afwegingskader en ontwerpcriterium	Het Programma Noordzee 2022-2027 is het maritiem ruimtelijk plan in de zin van de Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning.	deels	De verwijzing naar de Europese richtlijn 2014/89/EU is uit de voetnoot verwijderd. In het Programma Noordzee 2022-2027 wordt aangehaald dat de Europese uitgangspunten voor de maritieme ruimtelijke planning gelden.
221	lenW	5.4.1	VTS/verkeersbegeleiding	VTS is de verzamelnaam voor verkeersbegeleiding met daarbinnen een keuzemenu wat en hoe je dat toepast, zeker na de nieuwe IMO resolutie A1158(32). De context hiervan ontbreekt in deze paragraaf.	ja	Correctie is overgenomen. Een verwijzing naar de geldende IMO resolutie A.1158(32) is in de voetnoot opgenomen en de tekst is aangepast.
222	lenW	5.4.2	"passieve" toevoegen voor verkeersbegeleiding	zie opmerking bij 3.4.1, p. 41, r. 36	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 170.
56	Nautisch expert 1	5.4.2	De plaatsing van windparken op de Noordzee...	De plaatsing van windparken op de Noordzee en de aansluiting daarop van het 'net op zee' van Tennet... / voetnoot ' ; net op zee': Om de elektriciteit die de windparken op zee produceren te kunnen gebruiken, is een 'net op zee' nodig dat de elektriciteit van de windparken naar het hoogspanningsnet op land transporteert. Dit 'net op zee' bestaat uit een platforms, zeekeblen, landkeblen en een converterstation. Dit 'net op zee' valt niet onder het kavelbesluit.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie. Een voetnoot is toegevoegd.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
223	IenW	5.4.2	figuur 14 en beschrijving van scenario	Wij achten dit geen realistisch scenario, of op zijn minst zal er vermeld kunnen worden dat de kans op een dergelijke situatie zeer klein is en dat een zeevarende ook andere alternatieven heeft om uit te kiezen. Is dit scenario ook getoetst aan de praktijk als in een toets bij nautische specialisten?	deels	Dit scenario is gebaseerd op een voorval dat plaatsvond gedurende een winterstorm in 2020 in de sectoren Maasaanloop en Pilot Maas van het Rotterdamse aanloopgebied en de Onderzoeksraad beschouwt het om die reden als realistisch scenario. In Bijlage H staat uitgelegd hoe de simulatie is uitgevoerd en welke experts daarbij betrokken waren.
224	IenW	5.4.2	"passieve" toevoegen voor verkeersbegeleiding	zie opmerking bij 3.4.1, p. 41, r. 36	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 170.
225	IenW	5.4.2	Vessel Traffic Monitoring (VTMon)	Advies is om de term passieve verkeersbegeleiding te gebruiken zoals uitgelegd in de Kamerbrief 3e voortgangsrapportage MSC Zoe	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 170.
226	IenW	5.4.2	Schepen hoeven zich namelijk niet te melden en het gebied hoeft volgens het VTMon concept daarom niet scherp afgebakend te worden. VTMon wordt daarom ook niet vermeld in de zeekaart, zeilaanwijzing of andere relevante nautische publicaties. VTMon wijkt daarmee af van de internationale erkende IMO en IALA verkeersbegeleiding standards en richtlijnen.	Deze conclusie lijkt prematuur. Er wordt nog bekeken wat de best passende vorm en instrument is. Implementatie van een Ship Reporting System (in passieve zin, op basis van AISm melding, a la Dover Strait en Sont) zijn reële vormen.	deels	In het Implementatieplan VTM 2022-2025 van Arcadis en Marin, gepubliceerd op 8 maart 2023, wordt genoemd dat de eis om een gebied scherp begrensd te hebben vervalt doordat schepen zich niet actief bij een operator hoeven te melden. Tegelijkertijd erkent de Onderzoeksraad dat VTMon in ontwikkeling is en dat er nog gekeken wordt naar andere mogelijke vormen en instrumenten.
227	IenW	5.4.2	Dit kan vergeleken worden met reguliere VTS, oftewel actieve verkeersbegeleiding. De verandering naar VTMon kwam voort uit het verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van VTS. De wijziging van VTS naar VTMon lijkt ingegeven te zijn door de benodigde personele inzet.	Zie eerdere opmerkingen over het vermelden van VTS en VTMon. Context ontbreekt en kan leiden tot een onjuist beeld.	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 221.
57	Nautisch expert 1	5.4.2	De VTMon-operator zal	De beoogde VTMon-operator zou moeten... / Door het ontbreken van een juridisch kader voor deze taakstelling is het onduidelijk of het bedoelde VTMonitoring juridisch uitvoerbaar is. Bovendien ontbreekt het aan internationaal erkende kwalificaties voor zo'n operator en bestaat er geen opleiding tot VTMon-operator; Zie ook het kader op blz. 79 en D.4.1 op blz. 107	nee	De Onderzoeksraad beschrijft hier de voorgenomen taken van een VTMon-operator is gebaseerd op het implementatieplan van maart 2023. In de voetnoten is dit verduidelijkt. Ook de Onderzoeksraad gaat in zijn analyse in op het juridisch kader, maar niet in deze alinea. Ook heeft de Onderzoeksraad naar aanleiding van deze reactie de voetnoot over informeren uitgebreid.
58	Nautisch expert 1	5.4.2	In het in 2020 vastgestelde maatregelenpakket stond Vessel Traffic Monitoring voor de scheepvaart	? / Vessel Traffic Monitoring is voor het eerst door Arcadis in oktober 2021 geïntroduceerd in het rapport 'Verkenning Mogelijkheden VTS boven de Waddeneilanden'. Overigens is de beschouwing over het juridisch kader in dat rapport onjuist.	nee	Uit de onderzoeksinformatie blijkt dat Vessel Traffic Monitoring bij de overheid werd geïntroduceerd voordat Arcadis het rapport 'Verkenning mogelijkheden VTS boven de Waddeneilanden' uitbracht.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
228	IenW	5.4.2	Dit kan... verkeersbegeleiding	In 2019 is gestart met een 'vorm van verkeersbegeleiding'. In de studie van 2023 door Arcadis/Marin en in de formele communicatie met de Tweede Kamer is gekomen tot 'passieve verkeersbegeleiding' en tot een nadere invulling van de taak: Bron: Mogelijkheden VTM in/rondom windparken blz 17: De VTM monitort het verkeer vanuit een helicopterview en is alert op afwijkend en gevaarlijk vaargedrag" "Er vindt alleen interactie plaats als er bijzondere omstandigheden of risicovolle situaties worden geïdentificeerd die kunnen leiden tot acuut gevaal'. Deze nieuwe taak ligt derhalve meer in de lijn van de huidige kustwachttaken dan in de lijn van VTS: Kamerbrief MSC Zoë: "Deze passieve vorm van verkeersbegeleiding past bij de huidige kerntaken van de Kustwacht zoals maritieme dienstverlening en kan daarnaast een directe meerwaarde hebben voor handhaving en incidentbestrijding"	nee	De tekst in het rapport gaat over de effectiviteit van de maatregelen. Het beleggen van taken komt minder aan bod.
229	IenW	5.4.2	actieve verkeersbegeleiding"	De formele naam die gebezigd wordt is 'passieve verkeersbegeleiding' zie opmerking bovenstaand met argumentatie	nee	Zie de toelichting bij inzagereacties 170, 221 en 227
230	IenW	5.4.2	"...lijkt ingegeven te zijn door de benodigde personele inzet"	Algemeen: Het centraal uitgangspunt is veiligheid niet personele bezetting. Bovendien wordt bij iedere nieuwe opgave opnieuw gekeken naar benodigde maatregelen en middelen die optimaal de veiligheid dienen. De suggestie dat dit ingegeven is door benodigde personele inzet klopt niet. Specifiek: Er heeft geen wijziging van VTS naar VTM plaatsgevonden. Zoals eerder beschreven is dit in relatie tot de windparken niet overwogen.	deels	De Onderzoeksraad heeft de betreffende alinea, mede naar aanleiding van inzagereactie 12, herschreven. De Onderzoeksraad is het oneens met het argument dat de maatregel niet gewijzigd is. Hoe de maatregel verschilt tussen het rapport van de Wind op Zee 2030-studie, het maatregelenpakket en de uitrol van VTMon is verduidelijkt. Waar nodig zijn verwijzingen toegevoegd. De onderbouwing voor de keuze voor VTMon en het aandeel van personeel is opnieuw bekeken en ook herschreven.
231	IenW	5.4.2	Volgorde in de zin klopt niet: "De VTMon operator zal bij dreigend gevaar de scheepvaart informeren, vragen naar intenties etc	Volgorde in de zin klopt niet: "De VTMon operator zal bij dreigend gevaar de scheepvaart informeren, vragen naar intenties etc	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 57.
232	IenW	5.4.2	In de... VTMON	Dat hoeft ook niet. De Kustwacht komt alleen op de lijn bij een dreigend risicovolle situatie in het kader van nood-, spoed- of veiligheidsverkeer.	nee	Deze reflectie, die niet een feitelijke correctie betreft, nemen wij voor kennisgeving aan.
233	IenW	5.4.2	"Afwijking daarvan zonder aankondiging kan voor verwarring zorgen"	Arcadis/Marin rapportage maart 2023 blz 59: "Omdat de scheepvaart geen actieve dienstverlening mag verwachten bij VTM, hoeft de VTM-sector niet te worden geformaliseerd op de zeekaart. DGLM, VTM-operators en Noordzeeloodsen hebben aangegeven dat dit de voorkeur heeft, met name omdat de situatie voor de scheepvaart niet zal veranderen tov de huidige situatie. De scheepvaart verwacht geen actieve dienstverlening en mocht de kustwacht bij dreigend gevaar contact opnemen, dan zal de kapitein niet verbaasd zijn aangezien de kustwacht deze bevoegdheid al heeft."	ja	Correctie is overgenomen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
234	IenW	5.4.2	er is internationaal maar één vorm van verkeersbegeleiding' is niet correct. Internationaal zijn er meer mogelijkheden zoals bv richtlijn G4211. Dat ontbreekt nog	Arcadis/Marin rapportage blz 43, 4.4.1: er zijn gevallen waar VTS een te zwaar middel is,"In die gevallen zal de veiligheid in de haven moeten worden geborgd door passieve verkeersmanagementoplossingen" IALA Richtlijn G4211: "De richtlijn heeft grote overeenkomsten met VTM of passieve verkeersbegeleiding. De richtlijn is echter niet specifiek van toepassing op windparken, maar zou wellicht kunnen worden gebruikt als een onderbouwing voor de implementatie van een "Local Sea Service" "	nee	IMO resolutie A.1158(32) Guidelines for vessel traffic services bepaalt de internationale norm voor verkeersbegeleiding. IMO en IALA streven naar een harmonisatie en standaardisatie van VTS ten behoeve van de mondiale scheepvaart. De Local Port Service (LPS) zoals genoemd in de IALA richtlijn G1142 is bedoeld om, wanneer een VTS disproportioneel is voor een haven, tussen een schip en de havenautoriteit informatie uit te wisselen over bijvoorbeeld haven-toegang en scheepsbewegingen in en om de haven. De richtlijn noemt ook dat het voor de bemanning van een schip op elk moment duidelijk moet zijn of het om een VTS gaat of alleen om een entiteit die hen informatie verstrekt over het management van de haven of faciliteit. Daarmee valt deze vorm van informatieverstrekking niet onder verkeersbegeleiding.
86	Nautisch expert 2	5.4.3	Momenteel ... inzetbaar		ja	Argumentatie ontbrak bij deze inzagereactie. Mogelijk werd een schrijffout bedoeld. Die is gecorrigeerd.
235	IenW	5.4.3	Momenteel.. inzetbaar	Het tweede woordje heeft kan vervallen	ja	Correctie is overgenomen.
15	Kustwacht		Julietta D	Op dat moment was de ERTv midden nog niet operationeel en het park in aanbouw.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
59	Nautisch expert 1	5.4.3	...is ook de betrouwbaarheid...	... is ook de inzetbaarheid... / De inzetbaarheid is een breder begrip dat alle functionele eisen voor de inzet omvat. Dit omvat zowel de betrouwbaarheid van de systemen aan boord als de beschikbaarheid van een gekwalificeerde bemensing. Dat laatste is ook van groot belang. De observatie in de regels 3 t/m 6 van deze alinea geven m.i. ook een beperkter opvatting van RWS over de inzetbaarheid aan dan die ik heb.	deels	In de tekst van het rapport toegevoegd dat operationele eisen ook onderdeel zijn van het programma van eisen. De eisen voor wat betreft de gekwalificeerde bemensing is in het rapport buiten beschouwing gelaten. Derhalve houdt de Onderzoeksraad vast aan de term betrouwbaarheid.
60	Nautisch expert 1	6	... en ladingscapaciteit van ...	... en laadcapaciteit ... / Dit is de juiste term. Ladingcapaciteit verwijst naar elektrisch vermogen. NB. Laadcapaciteit duidt de maximale ruimte voor lading, en Laadvermogen duidt het totaal toegestane gewicht voor lading.	ja	Correctie is overgenomen.
61	Nautisch expert 1	6	... zijn de gevolgen ...	... zijn de gevolgen van dit ongeval ... / Er zijn meer incidenten geweest (bijv. MSC ZOE), waarbij er ook veel milieuschade is ontstaan.	nee	Het gaat om de gevolgen van voorvallen met schepen en vaste objecten.
62	Nautisch expert 1	6	de overheid op dit moment tekort schiet in de beheersing van scheepvaartveiligheidsrisico's in relatie tot plaatsing van vaste objecten op de Noordzee.	de overheid op dit moment onvoldoende inzicht heeft in de beheersing van scheepvaartveiligheidsrisico's in relatie tot plaatsing van vaste objecten op de Noordzee. / Risico's kunnen pas worden beheerd nadat voldoende inzicht in die risico's en in de werking van de beheersmaatregelen daarvoor is verkregen.	nee	De Onderzoeksraad concludeert dat de overheid tekort schiet in de risicobeheersing van de scheepvaartveiligheidsrisico's. Hierbij gaat het om het gebrek aan inzicht in risico's alsmede om de onzekerheid over de effectiviteit van de maatregelen en het niet goed kunnen afwegen van een acceptabel risiconiveau.
63	Nautisch expert 1	6	De Onderzoeksraad concludeert tevens....	Op basis van eigen onderzoek concludeert de Onderzoeksraad tevens dat in de Wind Op Zee onderzoeken... / Gezien de timing en het belang van dit OVV onderzoeksresultaat verdient het aanbeveling de inzichten in bijlagen F, G en H beter in de conclusies naar voren te laten komen.	nee	Dit is geen feitelijke onjuistheid. De mate van detaillering in de conclusies is zorgvuldig overwogen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
64	Nautisch expert 1	6	Sommige kennisleemtes worden inmiddels onderkend en nader onderzocht door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).	Sommige kennisleemtes worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Min.IenW) inmiddels onderkend. / Uit 5.2.2 blijkt niet dat deze kennisleemtes worden onderzocht; Ook niet door het MOSWOZ-programma van RWS. De Raad constateert in 5.2.2 zelf "Vanwege het vertrouwen in de ingeslagen weg heeft DGLM dat (RS: scenario-denken) niet ingezet". Ook constateert de Raad dat "expertise op het gebied van risico-denken en manoeuvreergedrag nodig is". Die expertise is door de opdrachtgever (MOSWOZ) ook nog niet gemobiliseerd. Zie ook regels 25-37 op pagina 85 van het rapport.	nee	Een aantal kennisleemtes is onderkend en wordt onderzocht. De Onderzoeksraad erkent dat dit niet alle kennisleemtes zijn en dat de risicobeheersing van de scheepvaartveiligheid moet verbeteren.
109	MARIN	6		Idem als hierboven	nee	Zie de toelichting bij inzagereactie 108.
65	Nautisch expert 1	6	... het beperkte zicht op het risiconiveau en op de effectiviteit van maatregelen...	... het beperkte zicht op het risiconiveau en op de uitvoerbaarheid en effectiviteit van maatregelen... / Het voorgestelde VTMonitoring, uit te voeren door de Kustwacht, is in de huidige opzet niet uitvoerbaar. Zie ook D.4.1 op blz. 107. Ook zijn de ERTV's beperkt effectief. Zie 5.4.3 op blz 80.	nee	De Onderzoeksraad heeft geen onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van de beheersmaatregelen, wel naar de effectiviteit ervan. De effectiviteit van beheersmaatregelen wordt mede bepaald door de uitvoerbaarheid.
66	Nautisch expert 1	6	Deze andere insteek is van belang....	Een andere insteek is van belang... / Welke insteek komt wellicht in de aanbevelingen terug, maar het woord "deze" verwijst hier naar iets onbepaalds. Het WRR rapport 'Onzekere veiligheid' adviseert een gewenste transitie van de "klassieke risicobenadering" (die RWS hanteert) naar de "nieuwe risicobenadering" (die meer lijkt op proactief de maritieme veiligheid structureel borgen, zoals Min.IenW wenst in haar maritiem beleid); Deze nieuwe risicobenadering stelt de omgang met onzekerheid centraal. In bijlage C (Referentiekader) is veel te vinden om deze conclusie meer inhoud te geven en specifiek te formuleren.	nee	In de aanbeveling die aan het ministerie van IenW gedaan wordt, beveelt de Onderzoeksraad aan om voor een verbeterde risicobeheersing te zorgen. Daarbij laat de Onderzoeksraad de verantwoordelijkheid voor de invulling van die verbeterde risicobeheersing bij het ministerie van IenW.
110	MARIN	6	De Onderzoeksraad acht deze beleidsambitie niet realistisch, omdat de huidige maatregelen de risicotename door plaatsing van vaste objecten niet geheel kunnen wegnemen of beheersen. Dat deze ambitie onwerkbaar is, bleek ook uit de recente besluiten waarin een risicotename werd geaccepteerd.	Wij hadden een andere conclusie van de OVV verwacht. Wij hadden verwacht dat de OVV vanuit het beleid in het Programma Noordzee 2022-2027 'Het huidige veiligheidsniveau van de scheepvaart moet minimaal worden gehandhaafd en waar mogelijk worden verbeterd' (door het gebruik van het woord 'moet' duidelijk meer dan een ambitie) en het Beleidskader Maritieme Veiligheid ('In Veilige Vaart Vooruit') waarin het Ministerie streeft naar het borgen van de maritieme veiligheid via een proactieve en risicogestuurde aanpak ("het kennen van de grootste risico's, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau"), de overheid zou aanspreken op een daadwerkelijk pro-actief nastreven van de beleidsdoelstelling om de scheepvaartveiligheid op het gelijke niveau (of hoger) te brengen met concrete en feitelijk geverifieerde maatregelen voordat beleidskeuzes worden gemaakt over de plaatsing van windturbineparken.	nee	De Onderzoeksraad concludeert dat de risicobeheersing van de scheepvaartveiligheid in relatie tot vaste objecten op dit moment tekort schiet. De Onderzoeksraad doet daarom een aantal aanbevelingen aan het ministerie van IenW om de risicobeheersing te verbeteren. Die aanbevelingen komen in het volgende hoofdstuk aan bod.
87	Nautisch expert 2	C3	Van ... route		ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
67	Nautisch expert 1	Bijlage C	Ook is het nodig dat betrokken partijen kritisch, systematisch en reflecterend denken. Partijen dienen daarbij open en transparant te zijn over onzekerheden...	Maar dat zijn de partijen nu niet! Dat blijkt ook uit de conclusies. Onzekerheden worden vooruit in de tijd geduwd, in de hoop dat het MOSWOZ programma met een oplossing komt. Maar zoals het nu gaat komt die er niet. Deze oproep verdient een vertaling naar de conclusies en aanbevelingen aan het adres van Min.IenW. Haar mooie woorden om "proactief de maritieme veiligheid structureel te borgen en te werken ook aan een integrale risicogestuurde aanpak voor de maritieme veiligheid" vraagt om een daad! Op dit moment is de oude lijn (reactief, incident gedreven) niet zichtbaar omgebogen naar een gewenste nieuwe aanpak. En de tijd dringt; De energie transitie zet door.	nee	De Onderzoeksraad is het voor een groot deel met deze reactie eens, maar kiest er niet voor om het in de conclusies op te nemen. De houding van het ministerie wordt in iets andere woorden al beschreven in paragraaf 5.2.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
68	Nautisch expert 1	Bijlage D	Voetnoot 189: Niet alleen Nederland gebruikt VTS. VTS is op de Noordzee operationeel binnen de territoriale zone en in de EEZ van Frankrijk, België, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en Noorwegen.	Voorstel: Naast het gebruik van VTS in Nederland, is op de Noordzee VTS operationeel binnen de territoriale zone en in de EEZ van Frankrijk, België, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en Noorwegen. / VTS is mondiaal de standaard voor scheepvaart verkeersbegeleiding.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
237	IenW	D.2	Nederland zijn op dit moment binnen en buiten de territoriale wateren de volgende VTS-systemen operationeel (exclusief de verkeersposten voor de binnenvaart op de binnenwateren):	Dit is niet correct. 4 (WZEE) is geen formele VTS-post en op binnenwater (Wzee = BPR gebied = binnenwater). VTS Eems, Scheveningen ontbreken. Graag feitelijk volledig te zijn door verwijzing op te nemen naar: https://wetten.overheid.nl/BWBR0007914/2017-01-01/0 . aanduiding van de bevoegde VTS-autoriteiten is te vinden op: https://wetten.overheid.nl/BWBR0008644/2024-01-01/0	ja	Correctie is overgenomen.
238	IenW	D.2	Realisering van informatiemanagement ten behoeve van de planmatige afhandeling 17 van het scheepvaartverkeer (door bevoegde autoriteiten)	S.v.p. voetnoot invoegen: aanduiding van de bevoegde VTS-autoriteiten is te vinden op: https://wetten.overheid.nl/BWBR0008644/2024-01-01/0	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
69	Nautisch expert 1	Bijlage D	Het voorzorgsbeginsel is dus een risicobenadering dat uitgaat van het zekere voor het onzekere nemen	Het voorzorgsbeginsel is onderdeel van een risicobenadering dat uitgaat van het principe dat waar kwetsbare systemen en mensenlevens met onzekerheden worden geconfronteerd, een proactieve benadering vereist is. / Zie WRR rapport "Onzekere veiligheid" van 2008 in "Voorzorg als grondwettelijke opdracht" op pag. 20	ja	De tekst is aangepast in lijn met inzagereactie.
70	Nautisch expert 1	Bijlage D	... dat alleen een zeehaven...	... dat alleen een plaatselijk bevoegde autoriteit van een zeehaven... / zo is het geregeld in de Nederlandse wetgeving. De zeehaven zelf kan geen bevoegdheid krijgen.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
71	Nautisch expert 1	Bijlage D	De operationele context van een VTS op de Noordzee wordt qua verkeerssamenstelling, verkeersintensiteit, verkeerscongestie, doorstroming- en navigatieproblematiek als eenvoudiger beschouwd dan de operationele context van een VTS in haven(aanloop)gebieden.	Voorstel: De operationele context van een VTS op de Noordzee wordt qua verkeerssamenstelling, verkeersintensiteit, verkeerscongestie, doorstroming- en manoeuvreerproblematiek doorgaans als eenvoudiger beschouwd dan de operationele context van een VTS in haven(aanloop)gebieden. / Dit voorstel voorkomt generalisatie; Immers, bepaalde situaties op de Noordzee kunnen ingewikkelder zijn/ worden dan het aanvaren van de haven, bijv. die van Delfzijl.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
72	Nautisch expert 1	Bijlage D	De Kustwacht autoriseert het private bedrijf om als tijdelijke VTS op te treden	De Kustwacht waarborgt de veiligheid in en om de windenergieparken op de Noordzee en kan daarvoor een privaat bedrijf inzetten. / In de context van IMO Resolutie A.1158(32) - Guidelines for Vessel Traffic Services - is hier geen sprake van tijdelijk VTS. Wel is hier sprake van het voorschrijven van een nautische maatregel, inclusief het stellen van voorwaarden in ad hoc situaties bij incidenten of planmatige situaties (lees: mijnbouwactiviteiten), namens de Kustwacht uit te voeren door het private bedrijf. Zie ook hoofdstuk 6.4 in de Herziening Integraal Beheerplan Noordzee 2015.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie. Tijdelijke VTS is mogelijk volgens de IMO resolutie omdat het gaat om een service opgezet door de overheid met de mogelijkheid om met schepen te communiceren voor het verbeteren van veiligheid en efficiëntie binnen een afgebakend gebied. Omdat in dit geval tijdelijke VTS meer een navigatiewaarschuwingssysteem is en de Kustwacht geen VTS-autoriteit is, is de term 'tijdelijke verkeersdienst' passender.
73	Nautisch expert 1	Bijlage D	Op dit moment....voor de kwaliteit	Hierin zit strijdigheid; Kustwacht is geen VTS autoriteit maar geeft wel opdracht voor tijdelijk VTS? Daarbij stelt de Kustwacht als opdrachtgever geen enkele eis aan de uitvoering van deze opdracht (bijv. eisen aan de taakuitvoering en aan de kwalificaties van de mensen die namens de Kustwacht die taken uitvoeren) / Dit is strijdig met de tekst in het blauwe kader op blz 108, waaruit blijkt dat de inzet van "tijdelijk VTS" eigenlijk gericht is op het beschermen van de belangen van de platform-exploitant; Dus niet primair op het beschermen van de scheepvaartveiligheid. N.B. Dat maakt dit een dwaling. (Zie ook Regeling nr. IENW/BSK-2019/95910, tot vaststelling van de organisatie van de Kustwacht voor Nederland (Regeling organisatie Kustwacht Nederland)).	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
74	Nautisch expert 1	Bijlage D	Tevens dienen de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de tijdelijke VTS te zijn gedefinieerd, inclusief een zorg- en borgsysteem voor de kwaliteit	Tevens dient de Kustwacht als opdrachtgever de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de tijdelijke VTS te definiëren, inclusief een zorg- en borgsysteem voor de kwaliteit. / Deze opdracht zou vertaald moeten worden naar de aanbevelingen, aangezien de Kustwacht dit nu niet doet en niet kan. In die vertaling kan Min.lenW aangesproken worden om uit te zoeken hoe en door wie dit kan worden uitgevoerd, ingeval de huidige VTS taken op de Noordzee verder moeten worden uitgebreid.	deels	De invulling van een tijdelijke VTS buiten de 12 mijls-zone valt buiten de scope van dit onderzoek. In bijlage D wordt tijdelijke VTS genoemd als onderdeel van de uitleg van verkeersbegeleiding en om deze als mogelijke maatregel in de context van verkeersbegeleiding te plaatsen.
18	Kustwacht		VTS Den helder informeert nog geen containerschepen.	dit wordt nog door het CCC gedaan, zal vanaf 2025 plaats vinden wss.	ja	Correctie is overgenomen. Een voetnoot is toegevoegd over de overgang naar de Kustwacht in 2025.
75	Nautisch expert 1	Bijlage D	De sensoren zijn bedoeld voor de primaire taak van het VTMon, het monitoren van het scheepvaartverkeer.	De data die door de sensoren wordt verzameld is mede bedoeld voor de uitvoering van het monitoren van het scheepvaartverkeer / Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat heeft Rijkswaterstaat de opdracht gegeven platforms bij windmolenparken op de Noordzee te voorzien van sensoren voor het inwinnen van een grote diversiteit aan gegevens. Deze sensoren dragen bij aan het monitoren van ons mariene ecosysteem en de maritieme veiligheid. Hiervoor is het Offshore Expertise Centrum (OEC) opgericht en dit loopt dus niet via MOSWOZ. Overigens, het ontsluiten en verspreiden van gegevens naar belangstellende partijen wordt door het project Maritiem Informatievoorziening ServicePunt (MIVSP) uitgewerkt.	ja	Correctie is overgenomen.
76	Nautisch expert 1	Bijlage D	Informatiemanagement omsluit tevens verplichte meldinformatie voor de zeevaart op Europees, nationaal en regionaal niveau.	Informatiemanagement voor VTS kan ook meldinformatie vanuit de meldformaliteiten scheepvaart ontsluiten, op Europees, regionaal en nationaal niveau / De verplichte meldinformatie van de zeescheepvaart ('EU Richtlijn 2010/65' en vanaf augustus 2025 'EU Verordening 2019/1239') kan voor dit doel dan via het nationale SafeSeaNet systeem beschikbaar gemaakt worden. Die informatie (bijv. over het vervoer van gevaarlijke stoffen) wordt niet in de VTS systemen verwerkt, maar in de digitale informatiesystemen die de VTS autoriteit tot haar beschikking heeft of toegang toe krijgt. De Kustwacht, kan voor haar kerntaken ook via RWS (SafeSeaNet) meldinformatie opvragen.	ja	Correctie is overgenomen.
77	Nautisch expert 1	Bijlage D	Hiervoor bestaan internationale en Europese standaards	Wie verantwoordelijk is voor het aanleveren van de data is wettelijk vastgelegd en wordt meestal ook in de systemen gecontroleerd. Die verificatie geldt voor zowel de partij die het (namens de verantwoordelijke) aanlevert, als de (berichten)standaard waarin de gegevens zijn verpakt. De kwaliteit van de data ligt niet vast in standaards; Daarvoor is een scherpe en kritische blik nodig op zowel kwaliteit als de relevantie van de data. Dat kan alleen binnen de context van de informatie waarvoor de data dient of via kruiscontroles met andere relevante data-verzamelingen.	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
78	Nautisch expert 1	Bijlage D	In de EU worden deze meldingen elektronisch gedaan via de Maritime Single Window (MSW)	In Nederland worden deze meldingen elektronisch gedaan via de nationale Maritime Single Window (MSW) of via het meldpunt van de Havenmeesters op het Port Community Systeem (PCS) van Portbase. Via MSW - dat overigens door de overheid de Single Window Handel en Transport wordt genoemd - betreft meldingen aan Douane en Grensbewaking; Via het PCS betreft alle maritieme meldingen aan de Havenautoriteiten. Via dat PCS zijn ook veel verplichte meldingen aan Duane mogelijk.	ja	Correctie is overgenomen.
79	Nautisch expert 1	Bijlage D	De gemelde informatie uit MSW wordt gedeeld	Alleen de aan de Havenautoriteiten gemelde informatie in het PCS van Portbase wordt (wettelijk) verplicht doorgestuurd naar SafeSeaNet.	ja	Correctie is overgenomen.
80	Nautisch expert 1	Bijlage D	.... Bestemming....	... bestemming en de voorgenomen route naar de haven van aankomst.... / Deze route is nodig voor de "pad-predictie" module in de toolbox.	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
19	Kustwacht		zie ok ROKN	er is maar 1 Kustwachtcentrum niet een hoofdkwartier mss is dat wel DGLM, zij zijn beleidsverantwoordelijk	ja	Correctie is overgenomen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
81	Nautisch expert 1	Bijlage E	In Nederland is het juridische kader verankerd in de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (wet BON),	In Nederland is het juridische kader verankerd in de Wet bestrijding maritieme ongevallen (WBMO), / De wet BON is vervallen per 01-01-2016 en is opgevolgd door WBMO.	ja	Correctie is overgenomen.
82	Nautisch expert 1	Bijlage E	...handhavings- en dienstverleningstaken uit...	... toezicht- en handhavingstaken uit... / de Kustwacht is een publieke organisatie. De verkeersdiensttaak van de Kustwacht betreft een permanente bewaking van de verkeersscheidingsstelsels (VSS) op de Noordzee.	ja	Correctie is overgenomen.
88	Nautisch expert 2	F1	Ook ... schepen		ja	Argumentatie ontbrak bij deze inzagereactie. Mogelijk werd een schrijffout bedoeld. Die is gecorrigeerd.
83	Nautisch expert 1	Bijlage F	parametrische slingering (in het kader)	parametrische excitatie, ook wel "opslingering" genoemd.	ja	Correctie is overgenomen.
89	Nautisch expert 2	H1	Een ... drift		ja	Argumentatie ontbrak bij deze inzagereactie. Mogelijk werd een schrijffout bedoeld. Die is gecorrigeerd.
248	lenW	H.1.1	In dit scenario wil de City of Istanbul niet van koers en vaart veranderen vanwege het gevaar voor containerverlies omdat het schip na koerswijziging anders gaat slingeren. [geldt voor volgende gelijke scenario's]	Wij achten dit geen realistisch scenario. 1. het gevaar van containerverlies bij een koerswijziging is een niet onderbouwde aanname. 2. geen enkele zeeman zal koers en vaart behouden om ladingverlies te voorkomen maar een groter risico: schip-schip aanvaring te accepteren. Er zijn zoveel andere alternatieven: VHF call, vaart verminderen, etc	deels	Zie de toelichting bij inzagereactie 223. De beschrijving van het scenario is naar aanleiding van de inzagereactie aangevuld.
239	lenW	D.5	In het... windparken	Dit is geen taak van MOSWOZ. Suggestie voor nieuwe zin: 'Rijkswaterstaat definieert in samenspraak met DGLM als opdrachtgever en Kustwacht als gebruiker, de operationele en functionele eisen voor sensors in de windparken.'	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
240	lenW	D.5	Op dit... 3.4.2).	RDF en CCTV zijn nog niet in kader van MOSWOZ geplaatst. Er loopt nu een nut- en noodzaak onderzoek.	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
241	lenW	D.5	De sensoren.. Scheepvaartverkeer	Suggestie voor nieuwe zin: 'De sensoren zijn bedoeld voor het uitbreiden van de situational awareness van de Kustwacht, het uitvoeren van toezicht en handhaving in en om de windparken en VTMon.'	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
242	lenW	D.5		De locaties van de radars in Figuur 19 kloppen niet overal. Zie de informatie op blad 2 voor de juiste gegevens.	ja	Afbeelding is verwijderd.
243	lenW	E.2	Op dit moment... trekkracht	Dit betreft de maximale trekkracht bij 100% motor vermogen en 90% pitch. The figure (metric tonnes) certified as the vessel's continuous bollard pull is the towing force (mean value) recorded as being maintained without any tendency to decline for a duration of not less than 10 minutes, unless noted otherwise. - bron klassebureau Bollard Pull certificaten Alp Ace, 2016 (Multraship Commander), Alp Ippon, 2020 (Multraship Protector), Ievoli Amaranth, 2013 (Guardian) / De 149 / 192 / 198 mT staat op infosheets schepen van bron voetnoot 236	deels	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
244	lenW	E.3	"De ERTV's worden...2 jaar verlengd worden."	De Guardian is voor 10 jaar gecharterd met 2x 1 jaar verlenging als optie. De MS Protector en Commander zijn beide voor een periode van 52 maanden (4,3 jaar) gecharterd met optie tot verlenging van 3x1 jaar. Bron: BIMCO Supplytime 2005 en BIMCO Supplytime 2017 31173978.0001 en 31173978.0002 via tendered.nl nummer 31164067 (Protector + Commander) en 31104608 (Guardian). De certificaten zijn desgewenst beschikbaar.	ja	Correctie is overgenomen.
245	lenW	E.4	"Dat is = Element nl"	Voetnoot met organisatie reeds eerder in dezelfde zin opgenomen	ja	Correctie is overgenomen.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
246	IenW	E.4	"Hoe hoger ... blijven blussen"	Herformulering zin; De FiFi klassennotatie is 1,2,3. Hoe hoger de klasse, hoe verder de ERTV ...blijven blussen.	ja	Correctie is overgenomen.
247	IenW	E.4	Tabel	De verbinding tussen tabel 3 in bijlage E en de specificaties van de huidige ERTVs wordt gemist. De ERTVs hebben een FiFi klasse 1; er wordt aangehaald dat in de (olie) industrie FiFi klasse 2 de gangbare norm is.	nee	Het betreft hier een opsomming van International good practices. De ERTV's hebben als operationele eis dat het brandbestrijdingssysteem aan boord moet voldoen aan FiFi klasse 1. Daarmee voldoen ze niet aan deze <i>good practices</i> .
236	IenW	5.4.3	Alle... ton	van minimaal 130 ton	ja	De tekst is aangepast in lijn met de inzagereactie.
20	Kustwacht	algemeen		crisisstructuren samenwerking land-water en netcentrisch informatie delen tussen betrokken wordt nergens benoemd. Mogelijk opschalen enz en crisiscommunicatie ook benoemen. ook bevoegdheden van diensten en DKW kan van belang zijn.	nee	In het onderzoek lag de focus op de risicobeheersing van scheepvaartveiligheid in relatie tot vaste objecten. De Onderzoeksraad heeft geconstateerd dat die tekort schiet. Onderdeel van het onderzoek was de analyse van de beheersmaatregelen die volgde uit Wind op Zee. De beheersmaatregelen die hier genoemd worden, zijn bestaande, al operationele maatregelen.