

In 2016 is door MARIN een risico- en verkeersanalyse Waddenzee opgesteld in opdracht van RWS Noord Nederland. Onderstaand een korte samenvatting van de belangrijkste bevindingen uit het rapport.

Conclusies op hoofdlijnen

A) Met betrekking tot verkeersintensiteiten

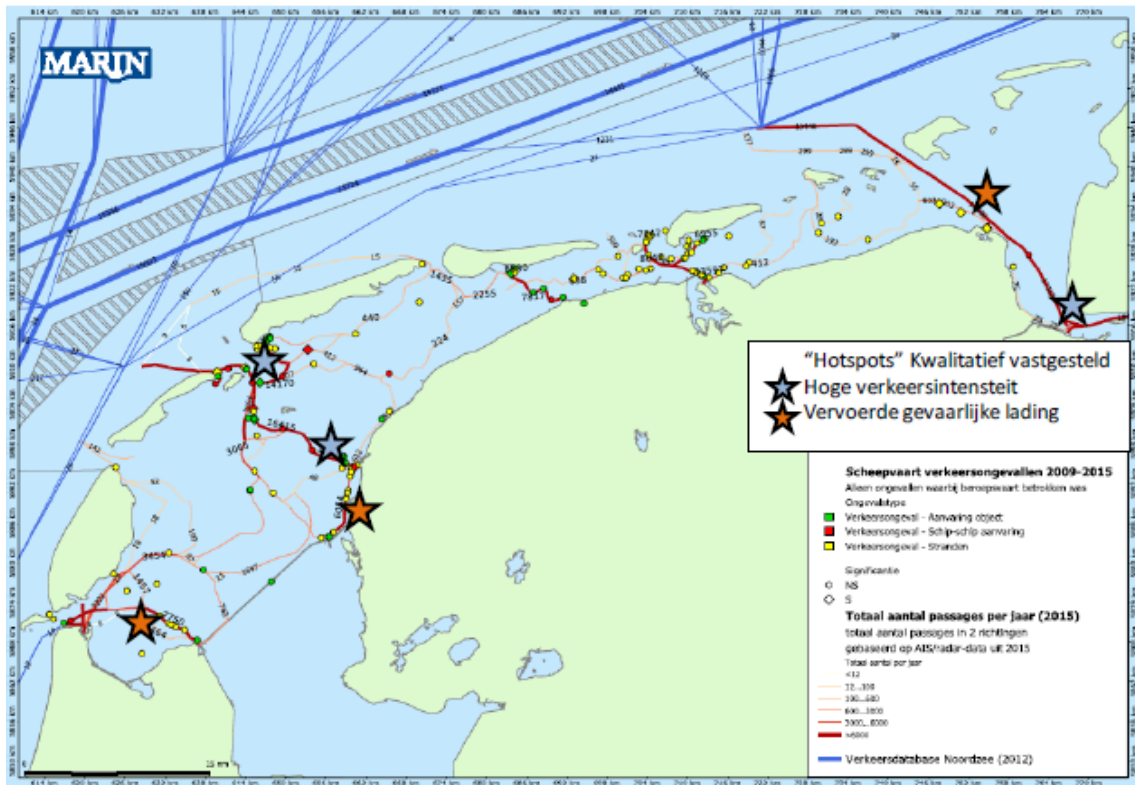
- De inventarisatie van verkeersintensiteit heeft uitgewezen dat er vijf hoofdroutes zijn te identificeren op de Waddenzee:
 - Noordzee – Eemshaven – Noordzee (17.000 scheepsbewegingen per jaar);
 - Stevinsluis – Den Helder (7750 scheepsbewegingen per jaar);
 - Harlingen – Vlieland/Terschelling (18.000 scheepsbewegingen per jaar);
 - Holwerd – Ameland (7800 scheepsbewegingen per jaar);
 - Lauwersoog – Schiermonnikoog – Noordzee (13.000 scheepsbewegingen per jaar);
- In de route boven de Waddeneilanden passeren per jaar 21275 schepen, waarvan 383 olietankers

B) Met betrekking tot vervoer gevaarlijke stoffen

- De meest vervoerde gevaarlijke stof op de Waddenzee is van de klasse 'flammable liquids'. Hieronder vallen o.a. dieselolie, benzine en petroleum (destillaten);
- De meeste gevaarlijke lading wordt in de Waddenzee vervoerd op het traject Stevin Sluis en Den Helder (315 Kton)
- In het Eems-Dollard gebied vonden in 2015 in totaal 1092 transporten van gevaarlijke lading plaats, in totaal 974 Kton, voornamelijk bestaande uit 'flammable liquids' en 'poison' (medicine, solid, toxic), 821 Kton;
- Het meeste transport van gevaarlijke lading in de Eems regio vindt plaats met binnenvaartschepen tussen Delfzijl - Duitsland en Delfzijl – Eemshaven;
- Het totale transport van gevaarlijke stoffen op de Waddenzee is sinds 2005 min of meer constant gebleven, wel zijn er verschuivingen te zien binnen het gebied;
- Voor een incident vanaf de Noordzee boven de Waddeneilanden met uitstroom van olie is de frequentie eens in de 1226 jaar met een gemiddeld volume van 4010 m³ .

C) Ongevallenanalyse

- Gemiddeld vinden er per jaar 81 ongevallen plaats op de Waddenzee waarvan het merendeel niet significant;
- In de periode 2009 – 2015 is een dalende trend in het aantal ongevallen waar te nemen;
- Het merendeel van de ongevallen betreft recreatievaart (69%), hierbij gaat het voornamelijk om strandingen;
- In de periode 2009 – 2015 hebben zich geen scheepsongevallen voorgedaan die geleid hebben tot uitstroom (waterverontreiniging);
- De meeste incidenten doen zich voor op de hoofdroutes, hierbij zijn de volgende "hotspots" gedefinieerd:



Op hoofdlijnen bevestigen de uitkomsten van de risicoanalyse het beeld van RWS mbt de nautische veiligheid op de Waddenzee en ondersteunt dit op hoofdlijnen de reeds ingezette verbetertrajecten. Wel ziet RWS mogelijkheden om, op basis van de uitkomsten, op een aantal onderwerpen een plus te realiseren ten opzichte van de huidige situatie: waar en hoe kun je risico's en ongevallen nog verder verminderen? Dit vraagt nog wel om een verdiepingsslag, bijvoorbeeld: Wat zijn de achterliggende oorzaken van een ongeval? Was de situatie onduidelijk? Was het een gedragscomponent?