

■ Den Haag, 3 mei 2018

Stuw Grave: Varen met gevaarlijke stoffen in mist aan banden

Binnenvaartschippers die gevaarlijke stoffen vervoeren, moeten bij dichte mist extra veiligheidsmaatregelen treffen. Het gaat bijvoorbeeld om het inkorten van de vaartijden of het eerder aflossen van de schipper. Rijkswaterstaat moet daarnaast de bevoegdheid krijgen om bij extreme weersomstandigheden het scheepvaartverkeer plaatselijk stil te leggen. Dit blijkt uit het onderzoek ‘Stuwaanvaring door benzeentanker bij Grave’ dat vandaag door de Onderzoeksraad voor Veiligheid is gepubliceerd. Ook dienen de crisisbeheersing en hulpverlening in grensgebieden van verschillende regio’s beter gecoördineerd worden.

Bij varen in dichte mist gelden nauwelijks specifieke regels voor de binnenvaart. Het bevreemdt de Onderzoeksraad dat een schip beladen met 2.000 ton benzeen ook in dichte mist tot veertien uur aaneengesloten mag varen zonder aflossing van de schipper. De Raad wijst erop dat naast de schipper ook de vaarwegbeheerder en de chemiebedrijven als opdrachtgevers voor het transport een verantwoordelijkheid hebben.

Aanvaring stuw Grave

Op 29 december 2016 voer een met 2.000 ton benzeen beladen binnenvaartschip via de Maas richting Rotterdam. Vanwege dichte mist navigeerde de schipper voornamelijk via het radarsysteem, wat zeer inspannend is en specifieke training en ervaring vereist. Na dertien uur varen, naderde het schip de stuw bij Grave en voer daar vervolgens dwars doorheen, viel door het hoogteverschil drie meter omlaag en kwam 600 meter verder tot stilstand. Ruim een uur na de aanvaring, informeerde Rijkswaterstaat de hulpdiensten over het voorval en het feit dat er gevaarlijke stoffen bij betrokken zijn. Mede door de dichte mist hadden de hulpdiensten grote moeite om de volle omvang van het incident te overzien. De locatie van het ongeval blijkt precies op de grens te liggen van twee gemeenten en drie veiligheidsregio’s. Het lukte de verschillende betrokken partijen niet om een gezamenlijk beeld te vormen en hun acties op elkaar af te stemmen. Het bleef tot diep in de nacht onduidelijk of de lading benzeen gevaar gaf en de bemanning werd pas na drie uur geëvacueerd van het schip. Het waterpeil tussen Grave en Sambeek daalde de daaropvolgende dagen met drie meter, wat grote schade veroorzaakte bij de scheepvaart en woonboten in de omgeving.

Contact

Woordvoerders: Wim van der Weegen, tel. 06-23464277 of Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of 070-333 70 00
E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl Website: onderzoeksraad.nl Twitter: @onderzoeksraad

Scheepvaart stilleggen

Gemiddeld zijn er 15 dagen per jaar met dichte mist op en rond de Nederlandse binnenwateren. Dat maakt niet alleen het varen risicovoller, maar hindert ook de hulpverlening na een ongeval. De Onderzoeksraad beveelt partijen daarom aan om bindende afspraken te maken over het varen met gevaarlijke stoffen in (dichte) mist. Vervoersbedrijven, chemiebedrijven en vaarwegbeheerders zijn hierbij primair verantwoordelijk voor de risicobeheersing van het transport van gevaarlijke stoffen. Verder pleit de Raad voor een wettelijke bevoegdheid voor Rijkswaterstaat om bij extreme weersomstandigheden het scheepvaartverkeer stil te leggen.

De aanvaring van de stuw op 29 december 2016 betreft een dubbel ongeval: zowel een voorval met een schip beladen met gevaarlijke stoffen als de beschadiging van een stuw met grote gevolgen voor de waterstand in de Maas. Bij de afhandeling en crisisbeheersing in Grave heeft de veelheid aan partijen in dit grensgebied van verschillende regio's en het ontbreken van een gezamenlijk incidentbestrijdingsplan de aanpak ernstig bemoeilijkt. De dichte mist vormde daarbij slechts een complicerende factor. De Onderzoeksraad beveelt de Gemeenten, veiligheidsregio's en Rijkswaterstaat aan om reeds in de planvorming duidelijke afspraken te maken over samenwerking en coördinatie en hiermee te oefenen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat moet een analyse maken van het aanvaarrisico van bruggen, sluizen en stuwen in Nederland en waar nodig maatregelen treffen om het effect daarvan te minimaliseren. Verder dient de minister het - verouderde - informatie- en volgsysteem voor de scheepvaart te vervangen en te voorzien van een alarmeringsfunctie bij incidenten met schepen met gevaarlijke lading.

Contact

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Wim van der Weegen, tel. 06-23464277 of Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of op het algemene telefoonnummer: 070 333 70 00.

E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl, Twitter: [@onderzoeksraad.nl](https://twitter.com/onderzoeksraad)