

■ Den Haag, 28 april 2016

Artikel voor publicatie onder bronvermelding Onderzoeksraad voor Veiligheid

Risico's bij het verladen van spuitzand op open water

In de binnenvaartsector is onvoldoende aandacht voor de risico's die zich voordoen bij het verladen van spuitzand op open water. Dat concludeert de Onderzoeksraad voor Veiligheid op basis van onderzoek naar het kapseizen van twee beunschepen op de Westerschelde. Beide schepen waren van beunduwbak omgebouwd tot beunschip. „En niemand heeft zich afgevraagd of die verbouwing invloed had op de stabiliteit, en of ze als beunschip wel sterk genoeg waren voor open water”, zegt prof.dr.ir. Marjolein van Asselt, raadslid bij de Onderzoeksraad en portefeuillehouder voor het onderzoek.

In februari 2015 kapseisde de Rick tijdens het laden van spuitzand. De schipper kwam om het leven, de twee andere bemanningsleden overleefden het ongeluk. Op 30 maart van dat jaar ging de Willem ten onder, ook op de Westerschelde en eveneens tijdens het laden van spuitzand. De bemanning kon het schip op tijd verlaten. De overeenkomsten tussen beide ongevallen riepen bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid de vraag op of er bij het overslaan van spuitzand op open water wellicht sprake is van structurele veiligheidsproblemen.

In een rapport dat eind april is verschenen legt de Onderzoeksraad de vinger op zwakke plekken in het systeem. Certificering vormt geen waarborg voor de veiligheid van beunschepen die werken op open water, concludeert de Raad. Certificering is bedoeld om de technische staat van een schip te bewaken en om te beoordelen of een schip aan de wettelijke eisen voldoet. In de wet staan geen harde criteria, wel dat de stabiliteit van een binnenvaartschip 'in overeenstemming' moet zijn met het werk waarvoor het is bedoeld. Voor beunschepen die ook op open water werken, worden voor stabiliteit en sterkte geen aanvullende eisen gesteld. De certificerende instantie besteedt er daarom ook geen extra aandacht aan.

Ervaring

Als een beunschipper wil weten of zijn schip na een ombouw of een ingrijpende verbouwing stabiel genoeg is voor het verladen van spuitzand op open water, moet hij op eigen kosten een stabiliteitscontrole laten uitvoeren. Raadslid Van Asselt: „Bij een verbouwing voert het ontwerp bureau zo'n berekening alleen uit als de eigenaar dat vraagt, maar de praktijk leert dat scheepseigenaren meestal pas gaan investeren als het echt moet. Dat wil zeggen: als de eisen waaraan ze moeten voldoen, expliciet zijn voorgescreven. Er wordt geen geld gestoken in een stabiliteitsberekening omdat de eigenaar weet dat de certificerende instantie of de verzekeraar er niet naar zal vragen. Schippers gaan er gemakkelijk van uit dat hun schip stabiel genoeg is voor open water. Kennis en ervaring worden in de sector doorgaans van vader op zoon doorgegeven in de sfeer van 'wij doen het altijd zo'. Expliciete kennis is vaak afwezig, en de inspectie vraagt er niet naar. De risico's van verladen op open water worden daardoor stelselmatig onderschat”.

Contact

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

In Nederland varen ongeveer 350 beunschepen, voor een groot deel omgebouwde duwbakken. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geeft het certificaat af waarover ze moeten beschikken, maar ILT besteedt sinds 2013 een deel van het werk uit. Zij beperkt zich tot het houden van toezicht op de commerciële bedrijven die de inspecties doen en heeft daardoor minder zicht op wat er in de praktijk gebeurt. De Onderzoeksraad plaatst daar vraagtekens bij. Van Asselt: „De sector doet niet veel uit zichzelf en de inspectie staat op afstand. De nadruk ligt op handhaving, ILT komt alleen nog aan boord om te kijken of de schipper zich wel aan de regels houdt. Dat heeft niet veel te maken met risicobeheersing”.

Verantwoordelijkheid

De Onderzoeksraad komt tot de conclusie dat het beleid is gebaseerd op de veronderstelling dat beunschippers hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid serieus nemen. Maar zij worden op geen enkele manier gestimuleerd om veiligheidsrisico's beter te beheersen, aldus Van Asselt.

„Ondernemers doen niets omdat hen niets gevraagd wordt, en certificerende instanties doen niets omdat de wet hen geen beoordelingscriteria geeft. Uiteindelijk doet dus niemand iets. Maar er bestaan binnen de sector mogelijkheden genoeg. Je kan bijvoorbeeld denken aan een korting op de verzekeringspremie wanneer een eigenaar investeert in de veiligheid van zijn schip en zijn bemanning. Een schipper die op open water werkt met een verbouwd of omgebouwd beunschip waarop nooit een stabiliteitscontrole is losgelaten, zou daar eens goed over moeten nadenken. Hij moet willen weten of zijn schip sterk en stabiel genoeg is voor de Westerschelde of het IJsselmeer.” Ook de kapitein van een zandzuiger draagt verantwoordelijkheid, benadrukt Van Asselt. „Hij kan weigeren om op open water te verladen als hij de situatie niet veilig genoeg vindt. Hij kan ook uitwijken naar een plaats waar de beunschipper gemakkelijker kan manoeuvreren. Maar tijd is geld, de concurrentie is groot en de marges zijn klein. In de praktijk blijkt meestal dat het de beunschipper en de kapitein van de zandzuiger niet snel genoeg kan gaan”.

De Onderzoeksraad doet geen uitspraak over de vraag hoe wettelijke beoordelingscriteria voor stabiliteit en sterkte van beunschepen er uit moeten zien. Het is de taak van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de regie te nemen en de hele sector te betrekken bij het invullen van de bestaande open normen, aldus de Raad. In het rapport 'Kapseizen Beunschepen' beperkt hij zich tot één aanbeveling aan de minister: „Breng een proces op gang waarin de Inspectie, in samenwerking met eigenaren van schepen, verzekeringsmaatschappijen en brancheverenigingen in de binnenvaart, de veiligheid van beunschepen die spuitwand verladen op open water waarborgt door ervoor te zorgen dat bij de verbouw aan of ombouw tot een beunschip de stabiliteit en sterkte gecontroleerd worden, en er rekening gehouden wordt met het gebruik op open water.” Daarbij tekent de Onderzoeksraad aan dat hij verwacht dat betrokken partijen de eigenaren van verbouwde schepen informeren over de mogelijke risico's van verladen op open water.

Krachten

Bij de ombouw van de gekapseide beunschepen Rick en Willem was niet berekend of ze als schip sterk en stabiel genoeg waren voor open water. Volgens de berekeningen die de Onderzoeksraad heeft laten uitvoeren was de stabiliteit van de Rick 'niet ruim'. Voor de Willem zou hetzelfde hebben gegolden als het schip in goede staat was geweest, maar de Willem was slecht onderhouden en lekkages maakten het extra kwetsbaar. Beide schepen werden op open water beladen met semi-vloeibaar spuitwand, een zware lading die, wanneer hij eenmaal gaat schuiven, niet meer te beheersen is.

Contact

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

De Rick ging ten onder aan wat de Onderzoeksraad 'een noodlottige samenloop van omstandigheden' noemt. De beweging van het schip, een kleine aanvaring met de zandzuiger en een schuivende lading leidden ertoe dat het schip kapseisde. Raadslid Van Asselt: „Een aanvaring komt af en toe voor, een beunschip moet manoeuvreren, een schuivende lading is niet abnormaal. Maar al die krachten versterkten elkaar in dezelfde richting en de Rick was niet stabiel genoeg om dat op te vangen”.

De Willem stroomde tijdens het verladen vol water, waardoor het schip extra instabiel werd en kapseisde. De Willem zou, veronderstelt de Onderzoeksraad, wellicht nog te redden zijn geweest als tussen de compartimenten een waterdichte afscheiding was aangebracht. Raadslid Van Asselt: „Als de Willem niet op open water had gevaren, zou er misschien niets zijn gebeurd. We zullen dat nooit met zekerheid weten. Maar op open water zijn de omstandigheden anders, en voor die omstandigheden was dit schip absoluut ongeschikt”.