



Deze megagrote rode lamp (1 meter doorsnee) houdt scheepvaartverkeer op afstand bij de Muidebrug in Gent, als de brug gesloten is. Foto: Dirk van Driel

Frits Poelman

Groningen

10 januari 2022

'Zet er eerst maar eens een mega-lamp neer', zegt schipper naar aanleiding van aanvaring bij Dorkwerd

Schippers en omwonenden zijn blij dat directeur Joost de Ruig van Rijkswaterstaat Noord Nederland ook naar zijn eigen organisatie kijkt, als die de veiligheid op de vaarweg Lemmer-Delfzijl onder de loep neemt.

Schippers vragen al langer om het huidige bediensysteem van de bruggen, waarbij brugwachters op afstand meerdere bruggen bedienen, eens goed te analyseren. Zo kan Rijkswaterstaat volgens hun onderzoeken of brugwachters de bruggen vaker op eigen initiatief kunnen openen.

De brugwachters volgen de scheepvaart op het Eemskanaal en Van Starckenborghkanaal vanuit bedienposten bij de sluizen van Delfzijl (Farmsum), Groningen (Oostersluis) en Gaarkeuken.

Wisselen

Schippers moeten af en toe van marifoonkanaal wisselen. Dat is onder meer nodig als ze vanuit Groningen naar de brug bij Dorkwerd varen. Daar voer de tanker Curacao vorige week tegenaan.

Het onderzoek naar dat specifieke ongeluk is nog gaande, maar bij eerdere aanvaringen bleek dat schippers soms de verkeerde bedienpost oproepen, geen contact krijgen en toch doorvaren in de veronderstelling dat de brug wel open gaat of hoog genoeg is. De stuurman van het schip dat vorig jaar de Gerrit Krolbrug aanvoer, zag de hoge fietsbruggen wel, maar had geen idee dat er ook nog een lage brug lag.

De verbazing over de aanvaring is telkens groot, ook al bleef de schade aan de brug deze keer beperkt tot één lamp. Bijna niemand kan zich voorstellen dat een beroepsschipper een brug over het hoofd ziet. Het was donker, maar het zicht was goed (voor wie naar buiten keek) en er brandden vier rode lichten. Van technische mankementen was volgens de politie geen sprake.

Borden

Alle informatie is te vinden op kaarten, in digitale systemen en op informatieborden langs de vaarweg. Van het bord waar het juiste marifoonkanaal en de hoogte van de brug bij Dorkwerd op staan, was de verlichting vermoedelijk stuk tijdens de aanvaring. De accu was gestolen. Die is vrijdag vervangen door een nieuwe, op een minder toegankelijke plek. Welke rol de diefstal bij het ongeluk heeft gespeeld, is onduidelijk.

Omwonenden ergeren zich groen en geel aan de serie aanvaringen omdat die enorme gevolgen voor hen kunnen hebben. De Paddepoelsterbrug is al sinds 2018 verdwenen door een aanvaring. Er bestaat ook angst dat het een keer helemaal fout gaat met een schip met gevaarlijke stoffen, zeker nu er meer lpg- en waterstoftransporten worden verwacht en de schepen steeds langer worden (eerst van 80 naar 110 en nu incidenteel naar 130 meter).

Het gaat maar door

Omwonenden verwonderen zich dat de bemanning van zo'n schip (in tegenstelling tot treinmachinisten) overal

op de vaarweg mag komen met een Europees vaarbewijs - zonder specifieke routekennis. Het zit ze dwars dat het aantal aanvaringen maar blijft groeien, zelfs nadat de bruggen van Dorkwerd, Aduard en Zuidhorn om veiligheidsredenen zijn verhoogd en verbreed.

Ze hebben de indruk dat schippers misschien wel eerder proberen om onder een brug door te komen (of zich vergissen en denken dat ze eronderdoor kunnen), terwijl bij lage bruggen heel duidelijk is dat de brugwachter in actie moet komen. Ze vragen zich af in hoeverre schippers, stuurlieden en brugwachters zich - in navolging van al die automobilisten en fietsers op straat - laten afleiden.

Curacao

De binnenvaarttanker Curacao kwam vrijdag aan op zijn bestemming bij een raffinaderij in het Botlekgebied. Het schip lag na het ongeluk op last van Rijkswaterstaat ruim 24 uur stil bij de sluis in Gaarkeuken bij Grijskerk.

Daar is de ingeklapte stuurhut gerepareerd en de borgstelling voor Rijkswaterstaat geregeld, zegt een woordvoerder van die organisatie. Na controle door de inspectie Leefomgeving en transport mocht het zijn weg in de nacht van woensdag op donderdag vervolgen.

Onderzoeksraad

Vice-voorzitter Erik Schultz van brancheorganisatie BLN/Schuttevaer zei vorige week dat het ontwerp van de brug bij Dorkwerd mogelijk vergissingen uitlokt. Hij suggereerde dat de aanleg van een (hoogte)sensorsysteem mogelijk soelaas biedt. Dat waarschuwt schippers en brugwachters automatisch.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid ziet in de lange serie (bijna-)aanvaringen met bruggen nog geen reden om een onderzoek te doen. Volgens een woordvoerder volgen specialisten van de raad de serie aanvaringen al wel geruime tijd.

In tegenstelling tot soms (piep)kleine incidenten in de luchtvaart, worden incidenten op het water niet standaard onderzocht. Voor de verplichte onderzoeken naar incidenten in de luchtvaart, scheepvaart, rail en industrie gelden per sector verschillende 'drempels'.

Rode lamp

Volgens nautisch adviseur Dirk van Driel uit Groningen kan het plaatsen van een mega-grote rode lamp snel voor verbetering van de veiligheid zorgen. Hij schreef op zijn website [deze column](#) naar aanleiding van de aanvaring. Daarin signaleert hij dat telkens dezelfde fouten worden gemaakt, en alle betrokken wel eens in de fout zijn gegaan.

„Het is verheugend dat zowel de beroepsorganisatie als Rijkswaterstaat nu voor een deel dezelfde conclusies

trekt. Maar waarom daar eerst 32 aanvaringen voor nodig zijn geweest, blijft voor mij een raadsel.”

Van Driel concludeert dat een schipper de brughogtes goed moet bestuderen en precies moet weten waar hij is. „Daar bestaat de wereld aan moderne - verplichte - hulpmiddelen voor. En rood is rood. Als een schipper doorvaart, wat mag als hij onder de brug door kan, zal hij zeer zeker van zijn zaak moeten zijn en bij twijfel brugbediening oproepen. Omgekeerd kan ook de verkeerspost weten welke schepen zich waar bevinden, de schipper oproepen en waarschuwen. Of beter nog: gewoon de brug vast openzetten.”

Vandalisme

Van Driel vindt dat Rijkswaterstaat de signalisering (verkeerslichten e.d.) buiten bereik van het publiek moet plaatsen om ze te beschermen tegen vandalisme. „Zoals elders meestal het geval is. De huidige scheepvaartlichten rondom Groningen zijn buitengewoon klein. De diameter van het rode en groene licht opschalen naar 1 meter sluit beter aan bij schepen van 135 meter. In België is dat beslist beter geregeld.”

Optische detectielijnen op 1000 meter voor de brug kunnen een schip volgens hem ook signaleren en bijtijds zowel de schipper als de brugwachter waarschuwen, zegt hij. „Zo zijn er wellicht nog meer eenvoudige en betaalbare verbeteringen te bedenken. Met de huidige middelen zouden aanvaringen met bruggen een zeer hoge uitzondering moeten zijn.”