

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 9/1995

Verslag inzake het op een krib varen van de duwboot 'Mary' met de duwbakken 'Ferjo 1' en 'Willem Albertus 10' op de rivier de Waal nabij km.raai 923 op 1 juli 1994 waarbij een duwbak is gezonken.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemd ongeval.

1. Het onderzoek

De Commissie kreeg de beschikking over een proces-verbaal met schetsen en foto's opgemaakt door Rijkswaterstaat en door het Korps Landelijke Politiediensten, Afd. Rivieren, Groep Tiel, houdende de verklaringen van:

- de schipper van de duwboot 'Mary';
- de schipper van de duwboot 'Veerhaven 5'.

Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 16 maart 1995 te Rotterdam. Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen:

W. J. Hulsman, schipper van de duwboot 'Mary'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink en H. Worst, riviermeester/Rijksbakenmeester te Tiel.

2. De toedracht

De 'Mary' is een Nederlandse duwboot met lengte 19m, breedte 10,25m, diepgang plm. 2m. De beide motoren hebben elk een vermogen van 620 pk. Het vaartuig is voorzien van 2 straalbuizen. De 'Ferjo 1' is een duwbak met lengte 90m, breedte 11,40m, en was voor de duwboot gekoppeld. De 'Willem Albertus 10' is een duwbak met lengte 76,50m. De totale lengte van het duwstel

bedroeg 185m. De duwbakken waren beladen met in totaal 6250 ton kolen, diepgang van de voorste bak 3,90m. en die van de achterste 4,24m. Het duwstel 'Veerhaven 5' met 6 bakken had een lengte van 269,50m, breedte 22,80m, diepgang 3,60m. De duwboot is uitgerust met 3 motoren elk met een vermogen van 1800 pk. De bakken waren beladen met in totaal 14000 ton erts. Het duwstel 'Mary' was op Vrijdag 1 juli 1994 omstreeks 02.15 uur opvarend op de rivier de Waal, ter hoogte van km 923 en werd opgelopen door het duwstel 'Veerhaven 5'. Het duwstel 'Mary' is vastgevangen en over bakboord rondgeslagen achter het duwstel 'Veerhaven 5' langs. Hierdoor zijn enige koppeldraden gebroken. De voorste bak is lek geraakt nadat deze vermoedelijk krib Nr. 922.850 aan de rechteroever had geraakt. Het gehele duwstel is kopvoor ten anker gekomen. Het duwstel 'Hippolyte Bloch' heeft de zinkende duwbak 'Ferjo 1' langszij genomen en in het kribvak op het zand gezet.

3. Het standpunt van de inspecteur

Aan de Commissie is gevraagd om een onderzoek in te stellen omdat de problematiek van het negeren van de minst gepeilde waterdiepte nog niet blijkt te zijn opgelost. De schipper van het duwstel 'Mary' wist niet dat zijn duwstel met een grootste diepgang van 418 cm te diep stak voor de reis. De schipper had in goed vertrouwen gehandeld. Het op- en voorbijlopen zou ook zonder problemen zijn verlopen als er voldoende water onder de kiel was gehouden. Door het oplopen kreeg de 'Mary' weinig manoeuvreerruimte, het schip werd verzet en zou zo te dicht onder de linkeroever zijn geraakt. De breedte van de vaargeul voor vaartuigen die dieper steken dan 350 cm is maar een 100 meter. Het oplopen vereiste daarom enige voorzorgsmaatregelen. De gevolgen waren omvangrijk;

gelukkig bleef een milieuramp achterwege. Zowel de stuurman van de 'Veerhaven V' als de schipper van 'Mary' reageerden na het vastlopen attent. De schipper van de 'Mary' nam na het rondvallen de noodzakelijke maatregelen. De assistentie kon mede daardoor vlug op gang komen. Omdat de 'Hippolyte Bloch' de zinkende bak vrij snel tussen de kribben op het zand kon zetten bleef ook de duur van de stremming binnen de perken. Maar ondanks alle positieve kanten, zal het voor iedereen duidelijk zijn, dat dit soort gebeurtenissen niet moet voorkomen. De Waal is een van de belangrijkste vaarwegen en de problemen die vastlopen kunnen veroorzaken zijn genoegzaam bekend. Vastlopen veroorzaakt bijna altijd een slecht controleerbare toestand waarbij gemakkelijk ernstige rampen kunnen ontstaan. Iedereen kan de toelaatbare diepgang gemakkelijk te weten komen. Het is niet acceptabel als beladers en schippers geen rekening houden met de restricties. De Commissie heeft al eerder aangegeven dat niet alleen de schipper aangesproken moet worden. Wel mag van een ervaren schipper verwacht worden dat hij zich op de hoogte stelt van de diepgang en nagaat of die diepgang op zijn traject verantwoord is.

Riviermeester Worst heeft terecht opgemerkt dat het onverstandig was om niet de minst gepeilde diepte op te vragen. Het was op deze reis geen kwestie van een paar centimeter te diep steken. De schipper blijft de verantwoordelijke man en hij had alle gelegenheid om zich te informeren. Met name van schippers van duwbaten mag verwacht worden dat zij voor het begin van de reis kritisch kijken naar de te transporteren bakken. Ik hoop dat het verslag van de Commissie een bijdrage kan leveren aan het voorkomen van dit soort onnodige, gevaarlijke ongevallen.

4. Het oordeel van de Commissie

1. Over de toedracht van het gebeurde bestaat weinig twijfel. De duwboot Mary voer op de Waal nabij kmr. 923 met twee geladen (6250 ton) duwbakken met een snelheid van plm. 6 km/u op plm. 125m uit de linkeroever naar boven en, nadat de kapitein van de Mary, Hulsman, had gezegd dat hij voorbij kon komen liep de Veerhaven V met zes geladen duwbakken (14.000 ton) met een snelheid van plm. 9 km/u en met een tussenruimte van 40 à 50 m over bakboord op. De Mary hield dezelfde koers en snelheid aan en werd door de boegwolf van de Veerhaven V-duweenheid met het achterschip naar stuurboord gezet. Hulsman heeft daarop met extra motorkracht geprobeerd het voorschip naar stuurboord te sturen. Hij bemerkte echter dat zijn duweenheid ten opzichte van de wal kwam stil te liggen. De Veerhaven V was toen ongeveer op de helft van zijn duweenheid - die intussen tot plm. 40m uit de linkeroever was terecht gekomen - waarop Hulsman heeft getracht naar bakboord te sturen. Toen de Veerhaven V voorbij was, is de Mary-duweenheid echter naar bakboord rondgevalen, waarbij vermoedelijk aan bakboord koppeldraden zijn gebroken. Tenslotte kwam de eenheid kopvoor onder de rechteroever voor anker, waarbij vermoedelijk de bol van Varik, kribnr. 922.-850 is geraakt.

2. Hulsman had de diepstgeladen bak onmiddellijk vóór de Mary geplaatst omdat het dan prettiger vaart, waarmee hij bedoelde dat hij aldus een zo klein mogelijke draaicirkel zou hebben. Hij had echter verzuimd de minst gepeilde diepgang na te vragen, erop vertrouwend dat de bevrachter niet méér zou laden dan toegestaan. Dit is onjuist. Een schipper heeft te dezen een eigen verantwoordelijkheid en behoort zich regelmatig te laten informeren, hetgeen in dit geval te meer spreekt, nu de eerste bak een aanzienlijke diepgang had. De Politie mat 4.24m, terwijl de kapitein zelf 4.18 m had gemeten.

3. Nu de diepste bak voor de Mary was gekoppeld en de minder diep geladen bak er voor, werkte de

diepste hier als een scharnierpunt, zoals de verbalisanten terecht hebben opgemerkt.

4. De combinatie van de onder 2 en 3 aangegeven factoren schiep een gevaarlijke situatie, waarvoor alleen de kapitein verantwoordelijk is tegenover de overige vaart.

5. Hulsman had de Veerhaven V laten weten dat deze kon oplopen. Ten onrechte stelde hij zich op het standpunt, zoals ter zitting bleek, dat de verantwoordelijkheid voor de oplooptmanoeuvre vervolgens uitsluitend bij de Veerhaven V zou berusten. Een oplooptmanoeuvre kan slechts veilig verlopen, wanneer zowel oploper als opgelopen zich tijdig op die manoeuvre voorbereiden en voor zover nodig meewerken. Ook hier is aan de zijde van de Mary verkeerd gehandeld. Dat de boegwolf van de Veerhaven V op de koers van de Mary invloed zou hebben was te voorzien en hier was gelegenheid daarop vooruit te lopen door tijdig enig tegenroer te geven. Voorts had Hulsman, indien hij van de te grote diepgang van de eerste bak op de hoogte was geweest, er beter aan gedaan nog meer de rechteroever aan te houden aan de Vaarhaven V over stuurboord te laten oplopen en te laten weten dat een van zijn bakken te diep lag, in welk geval de Veerhaven V allicht van oplopen had kunnen afzien.

6. Het verhandelde ter zitting geeft de Commissie aanleiding op te merken dat de lichtenlijn en de vaargeul geen identieke begrippen zijn; schipper Hulsman leek hier anders over te denken.

Ten aanzien van de Veerhaven V ziet de Commissie geen verwijten. Haar kapitein behoefde zonder waarschuwing dienaangaande van de Mary niet te vermoeden dat één van haar bakken en dan nog wel de achterste te diep was geladen. De onderlinge dwarsafstand was behoorlijk en het snelheidsverschil aanvaardbaar, waarbij in aanmerking is te nemen dat het ook voor de overige (daal-)vaart van belang is dat de oplooptmanoeuvre vlot verloopt. Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters C. J. Padmos en J. de Raad en Ir. H. L. de Beijer als secretaris.

22 juni 1995.

Mr. P. P. de Vreede, voorzitter.

Tegenover de politie hebben verklaard:

Willem Jacob Hulsman, geboren 1 juni 1963 te Rotterdam, schipper van de duwboot 'Mary':

'Op donderdag 30 juni 1994, omstreeks 11.00 uur ben ik met het geladen duwstel MARY vertrokken uit de Amazonehaven (Maasvlakte) met bestemming Weurt. Voor de duwboot lag de duwbak FERJO 1 als achterste lengte en de WILLEM ALBERTUS 10 als voorste lengte gekoppeld. De voorste duwbak lag 390 cm diep. De achterste duwbak lag 418 cm diep. Ik heb gevaren tot ongeveer 17.00 uur. Mijn stuurman heeft gevaren tot middernacht. Op 1 juli 1994, omstreeks 00.15 uur heb ik het roer weer overgenomen. Ik had hiervoor geslapen. Ik heb het roer ter hoogte van Zaltbommel overgenomen. De stuurman is vervolgens gaan slapen. De bocht van Rossum hebben wij goede wal gevaren. Omstreeks 02.00 uur voer ik terhoogte van kilometerraai 923.500. Ik voer ongeveer 125 meter uit de linkerrivieroever. De VEERHAVEN 5, met 6 bakken in de opvaart, vroeg via de marifoon of hij voorbij mocht komen. Wij voeren met een snelheid van ongeveer 6 kilometer per uur. Ik schat dat de VEERHAVEN 5 met een snelheid van 10 à 11 kilometer per uur voer. Ik heb gezegd dat hij voorbij kon komen. De VEERHAVEN 5 heeft vervolgens de afvaart ingelicht dat hij mij ruim voorbij ging lopen. De VEERHAVEN 5 passeerde mij op een dwarsafstand van 40 à 50 meter. Ik heb gewoon doorgedraaid. Door de zuiging (opstuwing) voor de boegwolf, werd mijn achterschip naar stuurboord gezet. Hierop heb ik getracht mijn voorschip naar stuurboord te sturen. Toen merkte ik dat mijn duwstel ten opzichte van de wal kwam te liggen. Op dat moment was de VEERHAVEN 5 dwars van ons, op de helft van mijn duwstel. Ik heb geprobeerd om mijn duwstel naar bakboord te sturen om weer op gang te komen. Op dat moment lagen wij ongeveer 40 meter uit de linkeroever. Met het voorschip zaten wij ter hoogte van

kilometerraai 922.700. Toen de VEERHAVEN 5 voorbij was viel het duwstel over bakboord rond. Ik heb direct algemeen alarm gegeven. Ik heb de stuurman direct geroepen. Ik heb de stuurman opdracht gegeven het achteranker van de achterste bak te presenteren. Op dat moment lagen wij dwars in de rivier. Het duwstel is het kribvak bovenstrooms kilometerraai 923 ingelopen. Daar heeft de voorste bak geraakt. Het duwstel zakte inmiddels vierkant naar beneden tot dat het achteranker hield. De afvarende schepen werden door de VEERHAVEN 5 ingelicht. Vervolgens zijn wij kopvoor, gestrekt in de rivier, ten anker gekomen. De stuurman is de koppeldraden gaan controleren. Alleen stuurboordslangsdraad was nog heel. Hij heeft vervolgens een lierdraad bijgezet en een nylondraad op de bakboordszijde. Ik heb VP Tiel ingelicht. Het was toen ongeveer 02.15 uur. Ik heb oranje zwaailicht bijgezet en de scheepvaart ingelicht. De HIPPOLYTE BLOCH, een vierbaks duwstel, heeft de voorste bak, welke water in de voorpiek maakte, in het kribvak 923.225-923.575 aan de linkeroever omhoog gezet. Ik heb de andere bak zelf naar de zijde van de vaarweg gebracht. Ik heb donderdag 30 juni 1994 bij de Europese Duwboden Centrale nagevraagd hoe de uitwatering van de bakken moest worden. De ijken van de van WILLEM ALBERTUS 10 moest 5 cm uit blijven. De ijken van de FERJO 1 moesten 11 cm uitblijven. Volgens deze gegevens zijn de bakken beladen. Het was mij niet bekend dat er een minstgepeilde diepte van 360 cm voor de rivier de Waal was opgegeven voor 30 juni 1994. Ik heb in goed vertrouwen gehandeld.'

Frank Horst Leonhard Becker, geboren 15 december 1959 te Kleve, stuurman van de duwboot 'Veerhaven 5':

'Ik vaar in de functie stuurman aan boord van de duwboot Veerhaven V. Ik vaar nu drie jaar op deze boot. Gisteravond, 30 juni 1994 omstreeks 23.45 uur, heb ik het roer van de Veerhaven V overgenomen van de schipper. We zijn met de Veerhaven V met zes

geladen bakken onderweg van Rotterdam naar Duisburg. Op 1 juli 1994, omstreeks 02.25 uur voer ik met de Veerhaven V op de rivier de Waal ter hoogte van Varik. Daar liep ik toen een duwboot met twee bakken op. Deze duwboot was genaamd 'Mary'. Dat duwstel bevond zich op dat moment ongeveer dwars van de kerktoren van Varik. Toen ik 400 meter achter de 'Mary' zat heb ik hem via marifoonkanaal 10 aangeroepen. Hij antwoordde dat ik voorbij kon komen. Nadat ik de 'Mary' had aangeroepen stuurde hij meteen een beetje richting de linkeroever. Ik schat dat de 'Mary' 50 à 60 meter vanaf de linkeroever zat. Er kwam op dat moment ook nog een afvaart, de Cunera, die ik ook gewaarschuwd heb dat ik de 'Mary' ruim voorbij zou lopen. Ten tijde van het op- en voorbijlopen hebben de motoren continu 460 omw./min. gedraaid. We varen dan ongeveer 9 km/u. Ik heb geen vaart geminderd en ik heb ook geen gas bijgegeven. Ik heb de 'Mary' toen op een dwarsafstand van ongeveer 70 meter voorbijgelopen. Aan de bakboordszijde was toen nog ongeveer 120 meter ruimte totaan de rechteroever. Toen ik de 'Mary' voorbij was heb ik de 'Mary' en de Canera bedankt voor hun medewerking. Toen ik ongeveer 200 meter voor de 'Mary' zat riep hij via marifoonkanaal 10: 'Veerhaven V ik zit vast en ik val rond.' Ik keek toen achterom en ik zag dat de 'Mary' met de twee bakken langzaam rondviel over bakboord. De schipper van de Veerhaven V die toen ook in de stuurhut was heeft toen de verkeerspost Tiel op de hoogte gesteld van het voorval. Ik zag nog dat de 'Mary' zijn oranje zwaailicht aanzette. Verder heb ik van het voorval niets gezien. We zijn gewoon doorgevaren met de Veerhaven V. Ik hoorde nog via marifoonkanaal 10 dat de 'Mary' nog contact opnam met op- en afvarende schepen om deze te waarschuwen. Verder heb ik niets gehoord. Tijdens het voorbijlopen heeft de 'Mary' gewoon een gestrekte koers gevaren. Nadat de 'Mary' had geroepen: 'Ik zit vast', heb ik nog teruggeroepen dat ik normaal voorbij was gelopen

en dat ik geen gas had bijgegeven. Ik wist niet dat één van de duwbakken van de 'Mary' op een krib was gelopen en zinkende was.'

Ter zitting hebben verklaard:

W. J. Huisman, schipper van de duwboot 'Mary':

'Het proces-verbaal heb ik niet gekregen. Er stond 4 à 5 km stroom. De radar stond bij. Ik draaide 1600 omw./min. (1800 is maximum). De 'Veerhaven 5' trok mij stil tijdens het oplopen. Ik heb de 'Veerhaven 5' niets horen zeggen behalve zijn vraag om voorbij te mogen komen en dan antwoord ik: 'Als je denkt dat het kan'. Ik zeg nooit dat het mag. Ik heb echter ook niet tegen de 'Veerhaven 5' gezegd dat hij niet voorbij kon lopen. Bij een normaal schip heb je niet die gigantische stuwdruk die de 'Veerhaven 5' ontwikkelde. Ik moet de vaargeul aanhouden en ik moest wel trachten mijn voorschip naar stuurboord te krijgen en op dat moment heb ik volaan gedraaid. Als ik niet meer vooruit ga moet ik proberen de duweenheid op koers te houden. Toen wij raakten zat de 'Veerhaven 5' met haar achterschip aan de kop van de voorste duwbak. Ik vaar vanaf mijn vijftiende jaar.

Ik wezen ben ik van 125m uit de linkeroever tot 45m weggedrukt door de 'Veerhaven 5'. De aflaaddiepte wordt op de beurs doorgegeven. Ik heb daar nooit problemen mee gehad en aangenomen dat dat goed was, zodat ik niet zelf naar de minst gepeilde diepte heb geïnformeerd. Ik wist de waterstand dus niet. Ik heb bewust die diepst liggende bak voor de boot gekoppeld. Ik vaar dan toch prettiger. Het verbaasde mij dat de 'Veerhaven 5' met een gigantische snelheid kwam oplopen en zo'n stuwdruk ontwikkelde. Bij het beladen van de bakken oefen ik zelf geen invloed uit op de diepgang.'

H. Worst, Riviermeester/Rijkshavenmeester te Tiel:

'Wij geven de diepte aan die er is en de schipper is verantwoordelijk voor zijn diepgang. De

diepgangbeperking kwam door een zandplaat in de buurt van Dodewaard. De vaargeul boven de 3,50m wordt gerekend vanaf 30m uit de kop van de krib waar het licht op staat tot 130m uit de kop van diezelfde krib. De afstand tussen de koppen van de kribben is daar ter plaatse 200m, maar dat is geen vaargeul. Ik blijf er bij dat de achterste bak nu als een scharnierpunt heeft gewerkt en dat de diepst gelegen bak voorop gekoppeld had moeten zijn. Het voorbij lopen van de 'Veerhaven 5' is niet de hoofdoorzaak van het vastlopen van de 'Mary'. De schipper van de 'Mary' is er vanuit gegaan dat hij water genoeg had. Voorin het proces-verbaal staat de door ons gemeten diepgang van de bakken. Wij hebben toestemming gegeven om naar Tiel te varen omdat dat kon.'