
Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 13/1995

Verslag inzake de aanvaring tussen het Nederlandse duwstel 'Inca' en het Belgische motortankschip 'Gumati' op de rivier de Waal ter hoogte van Varik op 12 november 1994.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemde aanvaring.

1. Het onderzoek

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

- de schipper en de stuurman van de duwboot 'Inca';
- de schipper van het m.t.s. 'Myra';
- de schipper van het m.t.s. 'Moesson';
- de schipper van het m.t.s. 'VTG Gas 74';
- de schipper van het m.s. 'Gumati'.

Voorts over een bandverslag van de marifoongesprekken, gevoerd op kanaal 10 op 12 november 1994 tussen 08.38.21 uur en 09.02.25 uur en over een rapport van bevindingen van

Scheepvaartinspectie inzake beproeving van het stuurwerk van het m.s. 'Gumati' op 19-12-94. Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 1 juni 1995 te Rotterdam. Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd en verschenen:

A. J. Dijkhuis, schipper van het m.t.s. 'Gumati' en H. van Waardenburg, schipper van de duwboot 'Inca'.

Ter zitting was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K. M. v.d. Velden.

2. De toedracht

De 'Gumati' is een motortankschip van 1807 ton, lengte 84,54 m., breedte 9,50 m. diepgang 3,20 m. De motor heeft een vermogen van 970 pk. Het vaartuig is uitgerust met een boegschroefinstallatie. Het was ten tijde van de aanvaring geladen met 1200 ton gascondensaat, diepgang voor en achter 260 cm. Het duwstel bestond uit de duwboot 'Inca', lengte 17 m., diepgang 1,80 m., voorzien van 2 motoren elk met een vermogen van 680 pk. met daarvoor twee achter elkaar gekoppelde duwbakken 'Graduw' en 'Grahast', resp. 2735 ton, lengte 76,50 m., breedte 11,42 m., en 2789 ton, lengte 76,36 m., breedte 11,39 m. Beide duwbakken waren geladen met 2300 ton steenkolen, diepgang voor en achter van beide duwbakken 340 cm. Het duwstel was op 12 november 1994 omstreeks 09.00 uur afvarend op de rivier de Waal aan de rechteroever ter hoogte van km. raai 923, bij Varik. Het m.t.s. 'Gumati' was opvarend, eveneens aan de rechteroever en toonde het blauwe bord/knipperlicht. Het duwstel liet voldoende ruimte om elkaar stuurboord op stuurboord te passeren. De koers van het m.t.s. 'Gumati' verliep echter geleidelijk naar stuurboord, waardoor een aanvaring ontstond met het duwstel 'Inca'.

3. Het standpunt van de inspecteur

De aanvaring van het m.t.s. 'Gumati' met de bak van het duwstel 'Inca' leek een interessante zaak voor de Commissie vooral vanwege de 'slecht zicht'-problematiek. De aanvaring was niet een direct gevolg van slecht zicht, maar duidelijk van de niet voorziene koerswijziging naar stuurboord van het m.t.s. 'Gumati', dat de verkeerde wal hield, het blauwe bord toonde en haar intentie bekendgemaakt had. Het is jammer dat de schipper geen goede

verklaring kon geven voor de niet bedoelde koersverandering. Hoewel er voldoende ingrediënten voor een echte ramp aanwezig waren als de met 1200 ton gascondensaat geladen tanker, het duwstel even anders had geraakt, ontstond er slechts materiële schade. De belangrijke vraag is of er sprake was van een zichtgesteldheid die voor de navigatie aangemerkt moest worden als slecht zicht in de zin van het

Rijnvaartpolitiereglement. Ik hoop dat de rechter in een uitspraak of de Commissie in het verslag daar een verhelderend standpunt over zal bepalen. Het valt op dat alleen de schipper van het m.t.s. 'Gumati' meende dat het zicht zo goed was dat hij zonder bezwaar de verkeerde wal kon houden en dat de andere schippers verklaarden dat zij daar geen bergvaart verwachtten. Afgezien wie juridisch gezien gelijk heeft, kan naar mijn mening wel worden vastgesteld dat het verkeerde wal varen met een met gevaarlijke stof geladen tanker onder de toen heersende omstandigheden geen goed zeemanschap was. Er was sprake van wisselend, mogelijk beter wordend zicht met, zoals door de verbalisanten is opgemerkt, en de daarbij behorende opleving van het scheepvaartverkeer.

De schipper van een geladen tanker dient normaliter over zoveel veiligheidsbewustzijn te beschikken dat hij wat extra veiligheidsmarges aanhoudt. Er wordt niet voor niets gesproken van goede en verkeerde wal. De aanvaring lijkt echter minder een gevolg van het verkeerde wal varen dan van het niet tijdig opmerken van de koersverandering naar stuurboord. Het sturen op de automaat speelde daarbij misschien een rol, en mogelijk speelde het nagenoeg tegelijkertijd doen van andere werkzaamheden, in dit geval het uitluisteren en noteren van de voor de vaart belangrijke waterstanden een rol.

4. Het oordeel van de Commissie

De primaire oorzaak van de aanvaring is de omstandigheid dat de Gumati op zodanig korte afstand voor de Inca-duweenheid van koers is veranderd dat een aanvaring niet was te vermijden.

Dat die koerswijziging zou zijn veroorzaakt door een mankement in de stuurinrichting van de Gumati acht de Commissie hoogst onaannemelijk. Er zijn geen andere mankementen geconstateerd dan die welke het gevolg waren van de aanvaring. De stuurinrichting is niet gewijzigd en vóór de aanvaring heeft de Gumati weliswaar niet lang, doch lang genoeg gevaren om eventuele gebreken op te merken.

Hoewel geen oorzaak van de aanvaring, is terecht - ook ter zitting - geruime tijd stilgestaan bij de vraag of het zicht het naar boven varen onder de rechteroever rechtvaardigde. De Commissie is van oordeel dat de Gumati de linker oever had moeten aanhouden. Het schip voer bij wisselend zicht - derhalve kon het zicht minder worden - en de Gumati vervoerde een gevaarlijke lading.

De overige scheepvaart hield stuurboord en dat wegens het beperkte zicht. Bovendien was het zicht tevoren slechter geweest, zodat met opleving van het scheepvaartverkeer rekening diende te worden gehouden. Een extra reden om niet 'verkeerde wal' te varen.

Hoewel zulks ter zitting door de schipper van de Gumati werd ontkend, acht de Commissie het aannemelijk dat de aandacht van de schipper is afgeleid door andere bezigheden, zoals het opnemen van waterstanden. Gezien de onduidelijkheid over de vraag wanneer van 'slecht zicht' kan worden gesproken in de zin van artikel 9.08 RPR zou het aanbeveling verdienen indien de regelgever hier duidelijk zou aangeven wat dit betekent. Het ligt voor de hand een vaste afstand aan te geven: 1000 meter. Het spreekt van zelf dat er dan nog dispuut kan ontstaan over de vraag of het zicht nu net iets meer of iets minder dan 1000 meter was, doch de politie heeft dan tenminste een vast gegeven om van uit te gaan bij

de beoordeling van de vraag of er sprake is van slecht zicht.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitter. C. J. Padmos en Jhr. F. Th. Laman Trip en Ir. H. L. de Beijer als secretaris.
6 juli 1995.

Mr. P. P. Vreede, voorzitter.

Tegenover de politie hebben verklaard:

Hendrik van Waardenburg, geboren 16 oktober 1940 te Delfzijl, schipper van de duwboot 'Inca':

'Ik ben schipper van de duwcombinatie, bestaande uit de duwboot Inca en de twee met in totaal 4600 ton steenkolen geladen duwbakken Gradu en Grahas 1. Deze twee bakken waren achter elkaar gekoppeld.

Ik voer op 12 november 1994 omstreeks 09.00 uur met dat duwstel op de rivier de Waal, ter hoogte van kilometerraai 923, bekend als Varik.

Ik was afvarend en voer langs de rechteroever met een snelheid van ongeveer 13 kilometer per uur, op een afstand van ongeveer 60 meter uit de oever.

Ik bediende persoonlijk vanuit de stuurhut de voortstuwing en het roer.

Het zicht was op dat moment beperkt tot ongeveer 700 meter. Ik voer op zicht en had de radar aanstaan. Ik gebruikte de radarbeelden uitsluitend om incidenteel zogezegd 'over een bocht te kijken'.

De laatste keer dat ik voor dat moment op het radarscherm had gekeken was ongeveer 5 minuten geleden. Ik had toen op het ingestelde bereikte van 1200 meter (gedecentreerd op 1600 meter) geen bijzonderheden waargenomen.

Er voeren bij mij in de buurt nog meer schepen, te weten het afvarende motorschip Myra, dat mij juist was voorbijgelopen, enkele opvarende schepen langs de linkeroever en enkele schepen die voor en achter mij voeren.

Op bovengenoemd tijdstip zag ik een opvarend geladen schip langs de rechteroever, dat zijn blauwe bord en knipperlicht toonde.

Ik zag dat de op dat moment iets schuin voor mij varende Myra ook

zijn blauwe bord toonde en ik deed dat ook.

Ik meende dat de ruimte die ik die opvaart liet om stuurboord op stuurboord te passeren voldoende was en ik voorzag op dat moment nog geen problemen.

Ik week nog verder naar bakboord om geen enkel misverstand te laten ontstaan en die opvaart nog meer ruimte te laten.

Ik had geen aanwijzing, dat er iets fout kon gaan en zag geen aanleiding marifooncontact op te nemen of geluidssignalen te geven. Toen wij elkaar tot op ongeveer 200 meter waren genaderd zag ik echter, dat dat opvarende schip plotseling van koers veranderde. Ik zag dat het zijn koers naar stuurboord verlegde en naar het midden van het vaarwater stuurde, mogelijk met de bedoeling nog voor mijn schip langs te varen.

Ik reageerde daarop door de voortstuwing te stoppen en ook naar stuurboord uit te wijken.

Ik zag echter al direct, dat ik dat schip dan hoogstwaarschijnlijk in de flank zou aanvaren waarna ik mijn koers weer recht vooruit legde en volstond met de motor op volle kracht achteruit te laten draaien.

Ik kon een aanvaring op geen enkele wijze meer voorkomen. Op het moment, dat ik dit zag, riep ik mijn zoon, die zich nabij de stuurhut bevond naar binnen en wees hem op de situatie.

Wij raakten met de bakboordvoorzijde van de voorste duwbak (Grahas 1) de bakboordvoorzijde van dat schip. Door de aanvaring braken de koppeldraden van de beide bakken en ik zag dat het door ons aangevaren schip over stuurboord rondraaide. Het viel mij daarbij nog op, dat dat schip met het achterschip zeer dicht bij de oever kwam. Het zou me verbazen als er daarbij geen schroef- of roerschade was ontstaan.

Na de aanvaring nam ik de losgebroken bak langszij en ging langs de rechteroever ten anker.

Ik ben ter plaatse goed bekend en was eigenlijk verbaasd, dat ik op die plaats en met dat beperkte zicht nog een opvaart aan de rechteroever ontmoette. Gezien de ruimte die ik hem liet en de diepte aldaar had dit bij behoud van koers geen enkel probleem hoeven op te

leveren.

Waarom dat schip plotseling van koers wijzigde begrijp ik niet. In eerste instantie was er voor mij geen reden om marifooncontact te leggen of geluidssignalen te geven en toen ik de aanvaring zag aankomen, was de tijd daarvoor te kort.'

Helenus Abraham Alexander van Waardenburg, geboren 18 augustus 1971 te Rotterdam, stuurman van de duwboot 'Inca':
'Ik sluit mij aan bij de verklaring, die mijn vader zojuist aflegde, betreffende de inleiding en de toedracht van de aanvaring van de duwcombinatie Inca en de opvarende tanker Gumati. Ik bevond mij kort voor de aanvaring nabij de stuurhut van de Inca en had vrij zicht naar voren. Ik zag vanuit die positie de opvarende tanker Gumati naderen. Ik zag op dat moment geen aanleiding dat er in het stuurboord op stuurboord ontmoeten iets niet goed zou gaan. Kort voor de aanvaring riep mijn vader mij echter in de stuurhut en wees me op de situatie die zich toen voordeed. Ik zag de Gumati toen recht voor de kop van de voorste duwbak op zeer korte afstand. Ik zag dat een aanvaring onvermijdelijk was en terwijl mijn vader noodmaatregelen nam, ben ik vrijwel op het moment, dat de aanvaring plaatsvond naar het voorschip gelopen en heb de voorste duwbak bemand, die na de aanvaring gedeeltelijk was losgebroken.'

Eldert Dasler, geboren 14 augustus 1947 te Herwen en Aerdt, schipper van het m.t.s. 'Myra':
'Vandaag, 12 november 1994, omstreeks 09.10 uur, was ik met het motortankschip Myra afvarend op de Waal ter hoogte van Varik, kilometerraai 922. Ik was toen onderweg van Duisburg naar Rotterdam en de Myra was leeg van superbenzine. Het zicht was toen redelijk goed, ik schat ongeveer 2 kilometer. Ik was toen alleen in het stuurhuis en ik was het duwstel met de Inca als duwboot aan het voorbijlopen. Ik had de radar zodanig bijstaan dat ik een bereik had van 1800 meter naar voren maar ik voer op zicht. Ik had de marifoon bijstaan op kanaal

10. Ik voer met een snelheid van ongeveer 20 kilometer per uur, ik schat dat de Inca ongeveer 15 kilometer per uur voer. De Inca voer toen iets over het midden van het vaarwater aan de kant van de rechteroever. Ik voer aan bakboord van de Inca op een afstand van ongeveer 60 meter. Ik zag toen op een afstand van ongeveer 2 kilometer een opvarend schip aankomen langs de rechteroever. Dit bleek later de Gumati te zijn. Ik zag dat dit schip een blauw bord voerde. Even voordat ik dit schip zag, zag ik dat de Inca zijn blauwe bord zette, ik denk in antwoord op de Gumati. De Inca liet mijns inziens ruimte genoeg over voor de opvaart om langs haar stuurboordzijde te passeren. Toen de Gumati op een afstand van ongeveer 200 à 300 meter van de Inca was gekomen zag ik dat de Gumati stuurboord uitging. Eerst ging dit langzaam, daarna draaide hij steeds verder over stuurboord. Ik voer op dat moment met de kop van mijn schip op gelijke hoogte met de kop van de voorste duwbak van de Inca. Ik zag toen dat er een aanvaring plaatsvond tussen de Gumati en de voorste bak van het duwstel. Ik heb voor of tijdens de aanvaring niet gehoord dat er marifooncontact is geweest tussen de Gumati en de Inca. Ik weet wel dat het 'onrustig en onduidelijk' was op kanaal 10 van de marifoon. Ook heb ik geen geluidsseinen gehoord. Na de aanvaring is de Gumati dwarsgevallen en is waarschijnlijk met haar achterschip tegen de wal aan de rechteroever gekomen. De voorste duwbak van het duwstel is gaan scharen en vervolgens losgebroken. Ik heb toen het eveneens afvarende motortankschip VTG 74, dat ongeveer 400 meter achter mij zat, gewaarschuwd en ik ben vervolgens rondgegaan.'

Theo Alblas, geboren 12 maart 1942 te Rotterdam, schipper van het m.t.s. 'Moesson':
'Ik voer gisteren als schipper van de Moesson. De Moesson voer op 12 november 1994 in de morgen, ik weet de tijd niet meer, afvarend op rivier de Waal. Wij voeren op dat moment aan de rechteroever op het laatste rechte stuk voor de bocht bij St. Andries. Ik kwam daar

toen twee opvarende schepen tegen die ongeveer in het midden van de rivier voeren. De tanker trok toen zijn blauwe bord en liep over naar de verkeerde wal (rechteroever). Ik beantwoordde zijn blauwe bord om hem vervolgens stuurboord aan stuurboord te ontmoeten. Ik vond het wel vreemd dat hij verkeerde wal ging varen omdat het redelijk slecht zicht was door de mist. Ter plaatse had ik ongeveer 1200 meter zicht. Daarvoor waren er stukken met minder zicht geweest en ook enkele stukken vaarwater met meer zicht. Het zicht werd verder de rivier af wat beter. Ik heb toen wel via de marifoon aan de schipper van die tanker gevraagd of het wel zo verstandig was om met dat zicht verkeerde wal te gaan varen. Ik heb hem niets terug horen zeggen over de marifoon. Ik heb hem ook niets over de marifoon horen zeggen dat hij verkeerde wal ging varen. Op de radar heb ik verder niets meer gezien van de aanvaring. Op mijn radarbeeld zag ik niets meer kort achter mij varen. Ik weet wel dat er een tanker achter mij voer, volgens mij diegene die vroeger Pion heette. Hij zat een eind achter mij, de afstand weet ik niet. Verder heeft daar de Inca gevaren want die was ik voorbijgelopen en ook de VTG 74 moet daar ergens gevaren hebben. Verder kan ik u niets verklaren met betrekking tot de aanvaring.'

Thomas Trapp, geboren 18 maart 1957 te Marburg, schipper van het m.t.s. 'VTG Gas 74':
'Ik ben schipper van het motortankschip VTG 74. Ik was op zaterdag 12 november 1994 afvarend op rivier de Waal ter hoogte van Varik. Ik had al eerder het roer overgegeven aan mijn stuurman toen de mist die er toen was, dusdanig was opgetrokken dat er zo'n 800 meter zicht was. De roerganger riep mij al vrij snel nadat ik beneden was dat ik boven moest komen omdat het niet goed ging. Ik ben toen snel naar boven gegaan en zag toen dat voor ons een bergvarende tanker zat op ongeveer 400 tot 500 meter. Hij liep toen net tegen de afvarende

duweenheid die voor ons zat. Mijn eerste reactie was waarom men met dat zicht aan de verkeerde wal moest varen.

Naar mijn mening was er op dat moment wel genoeg ruimte om elkaar stuurboord op stuurboord te passeren.

Iedereen die ik had zien varen voer aan zijn eigen wal. Ik zag dat de duweenheid bakboord uit ging en dat er vervolgens na de aanvaring een duwbak uit brak.

Ik heb toen snel maatregelen genomen om zelf uit te wijken en te stoppen om te voorkomen dat ik zelf tegen een van de aangevaren schepen zou varen.

Ik zag dat de tanker nadat hij tegen de duwbak aan was gevaren, over stuurboord rond ging en met zijn achterschip kort langs de oever ging.

Na de aanvaring is de tanker Myra, die net voorbij de duweenheid Inca was gevaren, rond gegaan en ook aan stuurboordzijde van de duweenheid weer opgevaren om langs de tanker Gumati te gaan en deze vast te koppelen.'

Ahasuerus Jacobus Dijkhuis, geboren 29 augustus 1951 te Winschoten, schipper van het m.t.s. 'Gumati':

'Vandaag zaterdag 12 november 1994 omstreeks 09.00 uur voer ik als schipper van de Gumati op de Waal. Ik bediende het roer en de motor en was opvarend aan de rechter oever ter hoogte van Varik, kilometerraai 923. Ik voerde het blauwe bord en het witte flikkerlicht. Ik zat al beneden de bocht van St. Andries aan de rechter oever. Het zicht was op dat moment 1000 tot 1500 meter en ik voer op zicht. Ik had mijn radar bij staan maar gebruikte deze slechts als hulpmiddel. Ik vond het zicht dusdanig, dat ik verkeerde wal kon varen. Ik werd voorbijgelopen door het motortankschip Kraichau dat langs de linker oever opvarend was. Achter de Kraichau zat nog het motorschip Tartaan. De beide marifoons had ik aan staan op de kanalen 10 en 69. Ik voer ongeveer 20 meter van de rechter oever met een snelheid van ongeveer 12 kilometer per uur. Ik stuurde op de automatische piloot die op de stand 60 graden per minuut stond ingesteld wat de snelste stand is. Ik

zag het motortankschip Moesson af komen en riep op kanaal 10:

'passage voor die dalvaart in Varik stuurboord op stuurboord'.

De Moesson ontmoette mij even later zonder iets terug te zeggen stuurboord op stuurboord. Achter de Moesson zag ik een duwstel afkomen. Ik riep weer op kanaal 10 dat de afvaart bij Varik stuurboord op stuurboord moest ontmoeten.

Toen ik dat riep zat dat duwstel op ongeveer 500 meter afstand. Er kwam geen reactie. Ik voer gestrekte koers met de piloot in de middenstand, althans in de voelbare middenstand.

Ik lette niet op de roerstand- en bochtaanwijzer. Kort na die oproep zag ik, dat mijn voorschip naar stuurboord liep. Ik gaf bakboord roer door het knopje van de piloot dwars te zetten. Ik zag, dat de kop terug ging naar bakboord maar naar mijn idee veel te langzaam. Ik zette de hoofdmotor op stop en schakelde over van de automatische piloot op wegafhankelijke handbediening. Ik zette de stuurpen helemaal naar bakboord. Ik ging echter nog niet snel genoeg naar bakboord en zette daarom de hoofdmotor op volaan achteruit.

Tijdens het achteruit slaan ben ik kop op kop in aanvaring gekomen met dat afvarende duwstel. Ik werd achteruit in de wal gedrukt en daardoor ging het roerwerk stuk. Waarom mijn schip voor de aanvaring naar stuurboord is gaan lopen weet ik niet. Als ik mijn piloot in de middenstand zet, ga ik er van uit, dat ik een rechte koers vaar. Ik vaar vanaf 1 oktober 1994 op dit schip en ik heb nog nooit roerproblemen ondervonden.

De noodstuurpomp stond stand-by en ik ga er ook van uit, dat deze heeft gewerkt. Om 08.55 uur heb ik op radio 5 de waterstanden opgenomen. Die heb ik al varende opgeschreven in een schrift, dat ik op mijn schoot had liggen. Het zou kunnen, dat ik daardoor niet tijdig heb opgemerkt, dat ik naar stuurboord liep. Tijdens het schrijven heb ik af en toe naar voren gekeken en heb ik voor de tweede keer op kanaal 10 geroepen: 'afvaart stuurboord op stuurboord'.

Toen ik klaar was met schrijven zag ik de kop naar stuurboord

lopen en heb ik genoemde maatregelen genomen. Dat duwstel zat toen al zo dichtbij, dat het eigenlijk al te laat was om een aanvaring te voorkomen. Ik heb in het geheel geen geluidsseinen gegeven. Ik verkeer in goede gezondheid en ik gebruik geen medicijnen.'

Ter zitting hebben verklaard:

H. van Waardenburg, schipper van de duwboot 'Inca':

'De 'Myra' was over bakboord opgelopen. Ik had ook het blauwe bord bijgezet.'

A. J. Dijkhuis, schipper van het m.t.s. 'Gumati':

'Ik weet nu nog niet wat er precies aan de hand is geweest, want ik werd er ook door verrast dat mijn schip maar naar stuurboord bleef lopen. Ik vond het zicht voldoende om verkeerde wal te kunnen varen. Dat had de aanvaring overigens niet hoeven te veroorzaken. Dat ik de waterstanden heb opgenomen was al tijdens het passeren van de 'Moesson'. Dat heeft dus niets met de aanvaring te maken. Ik kan niet per ongeluk tegen de stuurknop aanstoten. Ik had zes weken achtereenvolgens op de 'Gumati' gevaren onder alle omstandigheden. Het schip heeft in het geheel niet gereageerd op het bakboord roer geven. De schade aan het roerwerk is ontstaan na de klap. Zuiging heeft m.i. geen rol gespeeld. Er was een redelijke waterstand en ik zat 30 meter uit de oever. De dieptemeter gaf één meter water onder het voorschip aan.'