

## Nr. 7

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Sursum Corda" UK 172 met het Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jacoba" UK 133 op de Noordzee.

Betrokkenen: schipper L. Romkes ("Sursum Corda" UK 172)  
schipper J. de Boer ("Aaltje Jacoba" UK 133)

Op 17 augustus 1994 is het Nederlandse vissersvaartuig "Sursum Corda" UK 172, vissende op de Noordzee, in aanvaring geraakt met het eveneens vissende Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jacoba" UK 133. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 24 november 1994 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de schipper van het vvtg. "Sursum Corda" UK 172, Lubbert Romkes, wonende te Urk en/of de schipper van het vvtg. "Aaltje Jacoba" UK 133, Jan de Boer, wonende te Urk.

### 1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

- een staat van inlichtingen betreffende het vissersvaartuig "Sursum Corda" UK 172;
- een staat van inlichtingen betreffende het vissersvaartuig "Aaltje Jacoba" UK 133;
- twee ambtsedige processen-verbaal van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk schipper L. Romkes van het vvtg. "Sursum Corda" UK 172 en van schipper J. de Boer van het vvtg. "Aaltje Jacoba" UK 133;
- een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, divisie mobiliteit, afdeling Bijzondere Taken Maritiem Politieteam, unit Delfzijl, no. 19/104/94, opgemaakt en gesloten op 11 september 1994, met bijlage.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 9 februari 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

De Raad hoorde schipper L. Romkes van het vvtg. "Sursum Corda" UK 172 en schipper J. de Boer van het vvtg. "Aaltje Jacoba" UK 133, beiden als betrokkenen. De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 24 november 1994 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

## U 7

Aan de betrokkenen is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

### A. De schepen

De "Sursum Corda" UK 172 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan Zeevisserijbedrijf Sursum Corda B.V. te Urk. Het schip is in 1991 gebouwd, is 37,215 meter lang, meet 458 GT en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, decca, GPS en elektronische plotters. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor circa 3,60 meter en achter circa 5 meter. De lading bestond uit kisten vis.

De "Aaltje Jacoba" UK 133 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan Zeevisserijbedrijf Gebr. P. en T. de Boer B.V. te Urk. Het schip is in 1989 gebouwd, is 36,530 meter lang, meet bruto 435 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, decca, GPS en elektronische plotters. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor circa 4 meter en achter circa 4,50 meter. De lading bestond uit kisten vis.

### B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper L. Romkes ("Sursum Corda" UK 172):

Ik heb sinds 30 jaar gevaren op schepen in de visserij. Ik bezit het diploma SV (stuurman zeevisvaart) en ik ben schipper sinds 1979. Ik ben schipper en eigenaar van de huidige UK 172.

Op maandag 15 augustus 1994 vertrokken wij te 08.15 uur om met de boomkorren te vissen op de visgronden ten noordwesten van Den Helder. Wij begonnen te 13.00 uur aan onze eerste trek.

Op woensdag 17 augustus 1994 te omstreeks 02.15 uur begonnen wij aan een nieuwe trek. Ik deed zelf de wacht op de brug; de bemanning was nog aan dek aan het opklaren en vis verwerken van de vorige trek. Ik stuurde 090° per gyrokompas (automatisch). Ik had de radar bij, de navigatielichten aan en de marifoons stonden aan. De dekverlichting was brandend omdat de bemanning nog bezig was aan dek. De radar stond op een bereik van 12 mijl, maar ik keek hier niet veel op. Het was enigszins heilig, maar ik kon de schepen in de buurt goed zien. Ik had een meeligger aan stuurboord, naar later bleek de UK 195. Deze kneep naar mij toe, daarom ging

ik na enige tijd (ik weet niet meer precies hoe laat) 20° bakboord uit naar koers 070°. Ik voer volle kracht; dat geeft vissende een vaart van ongeveer 7 mijl per uur. Plotseling voelde ik de schok van een aanvaring. Het kwam voor mij volkomen onverwacht; ik heb het andere schip totaal niet gezien. Ik zat in de stuurstoel waar ik bezig was met de vis- en navigatie-apparatuur. Het schip moet zich in een blinde hoek van de mast of het stuurhuis hebben bevonden. Ik kreeg al spoedig contact met het andere schip op kanaal P4 (een visserijkanaal); het bleek de UK 133 te zijn. Ons voortui was gebroken evenals de visdraad, aan bakboordzijde. De bakboordgiek was met een klap tegen de verschansing geslagen. Er is niemand gewond geraakt. Ons vistuig was weg. Dit heb ik later weer teruggevonden en opgevisst. Daarna zijn wij teruggegaan naar Harlingen om de schade te repareren. Ik schat het tijdstip van de aanvaring op 02.25 uur. De UK 133 was ongeveer op tegengestelde koers. Ik schat zijn koers circa 257°; hij lag iets voor ons over. Ook de UK 133 kon niet verder vissen en ging terug. Ik schat dat wij na het begin van de trek zes minuten 090° hebben gestuurd en vier minuten 070°.

Schipper J. de Boer ("Aaltje Jacoba" UK 133):

Ik heb sinds mei 1987 gevaren op vissersschepen en ik ben schipper sinds oktober 1992. Ik bezit het diploma SW V en het diploma als radarwaarnemer. Op maandag 15 augustus 1994 vertrokken wij te omstreeks 08.00 uur uit Harlingen om met de boomkorren te vissen ten noordwesten van Terschelling. Het was goed weer, goed zicht, praktisch windstil en wij begonnen te omstreeks 11.00 uur aan de eerste trek. Wij visten zonder problemen tot woensdag 17 augustus, toen wij te 01.00 uur aan een nieuwe trek begonnen. Ik deed zelf de wacht op de brug; de bemanning was in de messroom. Ik had alleen de navigatielichten aan, de dekverlichting was uit. Ik stuurde automatisch 257° per kompas. Ik had één radar bij en de marifoons stonden aan. Het was nog steeds goed weer en er visten nog zeven andere kotters in de buurt. Ik wilde om 02.50 uur weer halen. Te omstreeks 02.15 uur zag ik een kotter aankomen, recht vooruit, met alle verlichting aan (navigatielichten en dekverlichting). Hij lag recht op mij aan. Toen hij dichtbij was, naar ik schat op 0,2 mijl afstand, veranderde ik 10° koers naar stuurboord. Ik rekende erop dat hij dat ook zou doen. Het is onder vissers de gewoonte dat er op het laatste moment wordt uitgeweken; ieder probeert zijn bestek zo goed mogelijk vast te houden. Toen ik zag dat het niet ging gaf ik een draai aan de automaat naar stuurboord. Het andere schip reageerde niet. Ik pakte de kracht van de schroef en direct daarop volgde een aanvaring. Wij schampten bakboord aan bakboord langs elkaar. Ik kon de naam zien van het andere schip; het was de "Sursum Corda" UK 172. Na korte tijd sprak ik met hem op kanaal P4. Wij hadden flinke schade, de voorpiek was gescheurd (bovendeks), het voortui was niet gebroken, maar het oog waar het op vaststond was uitgerukt en de giek naar binnen geslagen. Wij konden zo niet verder vissen en ik besloot naar binnen te gaan om de schade te laten repareren. Nadat de tuigen aan dek gehaald waren, ging ik terug naar Harlingen en vervolgens naar Urk, waar de schade is gerepareerd. Het bleek dat ook de UK 172 niet verder kon vissen. Hij had ook kopschade en een gebroken voortui en hij had zijn vistuig verspeeld.

## U 7

Gelukkig is er op geen van beide kotters iemand gewond geraakt.  
De reparatie heeft ons twee visweken gekost.

### 3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper L. Romkes ("Sursum Corda" UK 172):

Op 17 augustus 1994 omstreeks 02.15 uur had ik de wacht aan boord van de "Sursum Corda" UK 172.

Na het uitzetten van de netten ben ik niet onmiddellijk in de stoel op de brug gaan zitten. Ik keek toen enige tijd naar de UK 195, die op mij toekneep en op ongeveer ¼ mijl aan stuurboord van mij voer. Onze vaarten waren ongeveer gelijk. Toen ben ik in de stoel op de brug gaan zitten. Daarna wijzigde ik de koers naar 070°, waarbij ik in de stoel bleef zitten.

Ik heb de "Aaltje Jacoba" UK 133 in het geheel niet gezien. Misschien heb ik de verkeerde kant uitgekeken, misschien ook zat dit schip in een blinde hoek, maar tot aan de aanvaring heb ik de UK 133 niet gezien. Ik had attent moeten zijn op het niet kunnen zien van schepen in de blinde hoek, maar heb hier niet bij stilgestaan.

Het was heilig weer, maar hoeveel het zicht was, weet ik niet.

Omdat ik dacht dat alles vrij was heb ik niet of nauwelijks op de radar gekeken. Het wachalarm stond niet bij. De dekverlichting en de vislichten stonden aan. De dekverlichting belemmert het uitzicht naar voren.

Bij daglicht kan ik vissend met volle kracht over de bak de kim zien.

De radar stond bij op een bereik van 12 mijl om een collega te plotten.

Schipper J. de Boer ("Aaltje Jacoba" UK 133):

Op 17 augustus 1994 voeren wij 's ochtends om ongeveer 02.15 uur op een koers van 257°. Aanvankelijk dacht ik dat de beide vaartuigen die op mij aanlagen, voor mij over zouden lopen. Ik heb gezien dat het schip dat later bleek de "Sursum Corda" UK 172 te zijn, enige tijd voor de aanvaring bakboord uit ging; de afstand tot dit schip was toen ongeveer 1,5 mijl. Ik zag van deze tegenligger al zijn dekverlichting. Ik kan mij niet herinneren of ik zijn boordlichten hierin heb kunnen onderscheiden.

Op een geschatte afstand van 0,2 mijl van de "Sursum Corda" UK 172 ben ik 10° stuurboord uit gegaan. Ik ging ervan uit dat de tegenligger een Texelaar was, waarmee wij doorgaans geen contact hebben.

Vandaar dat ik dit schip niet op de marifoon heb opgeroepen.

Ik dacht dat het zicht toen ongeveer 4 mijl bedroeg. Ik heb de ontwikkelingen die vooraf gingen aan de aanvaring visueel waargenomen. Ik heb er niet aan gedacht een geluidsein te geven. Dat is ook niet gebruikelijk in die omstandigheden.

De piloot stond op automatisch. Ik heb vlak voor de aanvaring de knop naar stuurboord gedraaid, maar het schip reageerde toen niet snel. Het koerswijzigen naar stuurboord vond op het laatste moment plaats. Dat gebeurt bij de noodzaak tot

uitwijken wel meer bij vissersvaartuigen, want wij rekenen er op dat in zo'n situatie beide schepen zo'n koerswijziging maken.  
Het wachalarm stond niet bij.

#### 4. Het standpunt van de inspecteur

De aanvaring van de UK 172 met de UK 133 veroorzaakte weliswaar slechts beperkte materiële schade, maar wel werd de veiligheid van de opvarenden en de schepen ernstig in gevaar gebracht. Ook de oorzaak van deze aanvaring was weer een te geringe aandacht voor een veilige navigatie. De schipper van de UK 172 heeft verklaard dat zijn uitzicht mogelijk werd belemmerd door een raamstijl, een staander van een portaalmast en de dekverlichting. Dat was echter een hem bekende situatie waarmee hij rekening had moeten houden. Toen de schipper vanwege een meeligger besloot bakboord uit te gaan, had hij zich moeten overtuigen dat daar voldoende vrije ruimte was. Als hij even goed op de radar had gekeken, zou de schipper de UK 133 zeker opgemerkt hebben. Nu veroorzaakte de schipper een gevaarlijke situatie voor de UK 133 en dwong hij dit schip tot uitwijken. De schipper van de UK 133 mocht aannemen dat zijn schip verkend was, want de omstandigheden waren goed. Met meer schepen in de nabijheid mag het houden van een goede uitkijk normaliter als gebruikelijk worden beschouwd. Volgens de schipper van de UK 133 was het gewoonte om zo goed mogelijk het uitgezette bestek vast te houden en in een dergelijke situatie met beide schepen stuurboord uit te gaan. Effectief uitwijken vergt echter, ook met vissende schepen, enige tijd en ruimte. De zorg voor de bemanning en het schip verlangt een goede aandacht voor een veilige navigatie. De schipper van de UK 133 bleek te optimistisch. Het gevolg was schade en verletdagen. Misschien moeten de oude gewoontes iets worden bijgesteld.

Vertrouwen is goed maar enige zekerheid is wel geboden.

De verbalisant van het Maritiem Politieteam heeft terecht beide schippers als verdachte aangemerkt, want beiden hebben enige belangrijke voorschriften niet in acht genomen. Ook de schipper van de UK 133 gaat niet vrijuit, want hij hield geen goede uitkijk en bemerkte de UK 172 pas omstreeks 02.15 uur. Hij ging te laat en niet voldoende stuurboord uit toen hij door de koerswijziging van de UK 172 gedwongen werd uit te wijken. De schipper gebruikte de marifoon niet en gaf geen geluids- of lichtsignalen. Ik meen dat een maatregel van tucht ten aanzien van schipper J. de Boer achterwege kan blijven omdat de schipper van de UK 172 de gevaarlijke situatie veroorzaakte.

Schipper L. Romkes is als schipper ernstig te kort geschoten en heeft door zijn slechte uitkijken en geen gebruik maken van de beschikbare middelen, de veiligheid

## U 7

van de opvarenden van beide schepen ernstig in gevaar gebracht. Ik stel u voor om hem de bevoegdheid om als schipper te varen te ontnemen voor een periode van één week.

### 5. Het oordeel van de Raad

#### **Toedracht**

Op woensdag 17 augustus 1994 was de "Sursum Corda" UK 172 op de Noordzee aan het vissen; het was maar een klein visserijtje en daar voeren acht kotters rond. Omstreeks 02.15 uur begon de schipper aan een nieuwe trek.

De schipper deed zelf de wacht op de brug. Het was goed weer, een klein beetje heilig, maar de schipper kon de schepen in de buurt goed zien. De koers was 090° op het gyrokompas; er werd gestuurd met de autopilot. De marifoons stonden aan. De motor stond op volle kracht vooruit, hetgeen vissende overeenkomt met een snelheid van omstreeks 7 knoop. De radar stond bij op een bereik van 12 mijl. De navigatielichten alsmede de dekverlichting brandden. Na het uitzetten liep de schipper op de brug en keek daarbij regelmatig naar een ander vissend schip aan stuurboord, dat later de UK 195 bleek te zijn. Dit schip voer op een afstand van 0,25 mijl naast de UK 172 met nagenoeg dezelfde snelheid, en lag een enigszins knijpende koers voor.

De schipper is in de stoel gaan zitten en heeft even later koers veranderd naar koers 070° in verband met het te dicht naderen van de UK 195 aan zijn stuurboordzijde. Volkomen onverwacht kwam voor hem de schok van een aanvaring. Hij had het andere schip, dat later de "Aaltje Jacoba" UK 133 bleek te zijn, totaal niet gezien. Kort na de aanvaring kreeg hij verbinding met dit schip op kanaal P4, waarop gegevens werden uitgewisseld. Op de "Sursum Corda" UK 172 waren het bakboordvoortui en de bakboordvisdraad gebroken en was de bakboordgiek naar achteren geslagen tegen de verschansing. Nadat de schipper van de "Sursum Corda" UK 172 zijn vistuig weer had opgevist is hij teruggegaan naar Harlingen voor reparatie. De schipper schat dat hij na het begin van de trek zes minuten koers 090° heeft gestuurd en daarna vier minuten koers 070°, en dat toen de aanvaring plaatsvond.

De "Aaltje Jacoba" UK 133 was eveneens aan het vissen en was zijn trek om 01.00 uur begonnen; de schipper deed de wacht op de brug. De bemanning was in de messroom. Alleen de navigatielichten brandden, de dekverlichting was uit. Er werd koers 257° op kompas gestuurd met de stuurautomaat. Er stond één radar bij en de marifoons stonden aan. Het was goed weer en er visten nog omstreeks zeven andere kotters in de buurt. De schipper wilde om 02.50 uur halen. Omstreeks 02.15 uur zag hij recht vooruit een kotter aankomen met alle verlichting aan (dekverlichting en navigatielichten). Toen dit schip dichtbij was, naar schatting 0,2 mijl, heeft de schipper 10° koers naar stuurboord veranderd. Hij rekende erop dat het andere schip dat ook zou doen. Toen dit niet gebeurde, heeft hij op het laatste ogenblik nog hard stuurboord op de automaat gegeven, maar dit kon de aanvaring niet voorkomen. Na korte tijd had hij verbinding met de "Sursum Corda" UK 172. De "Aaltje Jacoba" UK 133 had flinke schade. De voorpiek was bovendeks gescheurd en het oog waar

het bakboordsvoortui op vast stond was uitgerukt en de giek naar binnen geslagen. Ook de "Aaltje Jacoba" UK 133 kon de visserij niet voortzetten en is naar Harlingen gegaan en vervolgens naar Urk voor reparatie. De "Sursum Corda" UK 172 en de "Aaltje Jacoba" UK 133 raakten elkaar praktisch op tegengestelde koersen, iets over bakboord. Op geen van beide schepen is een opvarende gewond geraakt.

### Beschouwing

De "Sursum Corda" UK 172

De schipper van de "Sursum Corda" UK 172 heeft zich laten afleiden door de UK 195, die gelijk met hem opvoer maar iets om de noord kneep. Hierom heeft de schipper van de "Sursum Corda" UK 172 koers gewijzigd naar koers 070°. Ook bij deze koerswijziging heeft hij onvoldoende naar voren gekeken en kennelijk niet de radar geobserveerd. De schipper heeft verklaard dat de "Aaltje Jacoba" UK 133 mogelijk in een dode hoek heeft gezeten; dit argument snijdt geen hout omdat, indien de schipper weet dat er grote dode hoeken zijn, hij hiervoor extra moet oppassen en voorts is het schip vier minuten voor de aanvaring nog 20° van koers veranderd. De "Sursum Corda" UK 172 had alle dekverlichting nog aan. Dat was aan boord zo de gewoonte zolang de vis nog werd verwerkt. Dit belemmerde het uitzicht naar voren ernstig. Het is onjuist om met alle dekverlichting aan te varen. Andere schepen kunnen daardoor de boordlichten niet meer onderscheiden. Alleen dekverlichting die bijvoorbeeld hoog in de mast zit en recht naar beneden schijnt is acceptabel indien de zichtbaarheid van de boordlichten en het uitzicht vanaf de brug niet wordt belemmerd.

De schipper had de radar op 12-mijl bereik staan met de bedoeling de bewegingen van een ander schip te plotten om te zien waar dit schip viste, dus niet in de eerste plaats voor informatie betreffende schepen in zijn onmiddellijke omgeving. Daartoe had hij de radar op een kleiner bereik moeten zetten. Voor de schipper van de "Sursum Corda" UK 172 kwam de aanvaring volkomen onverwachts.

De schipper van de "Sursum Corda" UK 172 is ernstig tekort geschoten in het houden van goede uitkijk en heeft daarbij het schip en de bemanning in gevaar gebracht. Voorts is het onjuist om varende alle dekverlichting te laten branden; door deze sterke deklichten wordt het eigen uitzicht zeer beperkt en is het voor andere schepen veelal niet mogelijk de boordlichten te zien en de voorliggende koers te bepalen.

De "Aaltje Jacoba" UK 133

Ook dit schip was vissende; de schipper had de wacht. Hij zag heel tijdig twee schepen iets aan stuurboord op zich afkomen en dacht dat deze voor hem zouden overlopen. Indien de "Sursum Corda" UK 172 geen koers had veranderd, was dat wellicht inderdaad gebeurd.

De schipper heeft gezien dat op een afstand van ongeveer 1,5 mijl de "Sursum Corda" UK 172 bakboord uitkwam; hij zag alle dekverlichting, maar hij kan zich niet meer herinneren of hij boordlichten heeft kunnen onderscheiden. Op een geschatte afstand van slechts 0,2 mijl is hij 10° stuurboord uitgegaan, in de veronderstelling dat de "Sursum Corda" UK 172 ook wel stuurboord uit zou gaan.

## U 7

Toen dit niet gebeurde heeft hij op het laatste ogenblik nog de knop van de autopilot naar stuurboord gedraaid, doch het schip reageerde hier te langzaam op. Indien hij was overgegaan op handsturen en hard-stuurboord had gegeven had dat wellicht de aanvaring nog kunnen voorkomen. Hij heeft niet opgeroepen op de marifoon, noch een geluidsein gegeven, noch zijn zwaailicht aangezet om de aandacht te trekken. Door de felle dekverlichting van de "Sursum Corda" UK 172 kon hij kennelijk de boordlichten niet of onvoldoende zien om daaruit diens koers af te leiden. De schipper van de "Aaltje Jacoba" UK 133 zag heel tijdig beide schepen aankomen, waarna hij één schip bakboord uit zag gaan en recht op zich zag afkomen. Hij had kunnen bedenken dat dit kwam omdat dit schip hem niet had gezien (door de felle dekverlichting) en had zich dienen te realiseren dat het schip mogelijk minder gemakkelijk stuurboord uit zou kunnen gaan door de aanwezigheid van het naastliggende schip; ook de koers kon hij niet goed inschatten. Voorts heeft de schipper aangenomen dat zijn tegenligger ook wel een beetje stuurboord uit zou gaan omdat dat de gewoonte is, teneinde zo min mogelijk van trek te komen. Hij heeft nagelaten dat zeker te stellen. Zijn uitwijkmanoeuvre van het laatste moment was technisch niet juist uitgevoerd. Het is betreurenswaardig en onjuist dat de schipper op deze wijze in aanvaring komt met een schip dat hij zo tijdig heeft opgemerkt.

### **Bestissing**

De Raad straft schipper Lubbert Romkes, geboren 11 januari 1948 en wonende op Urk, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om als schipper op een vissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van één week. De Raad straft schipper Jan de Boer, geboren 22 september 1970 en wonende op Urk, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om als schipper op een vissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van één week.

### **Lering**

1. Wederom is gebleken dat het houden van goede uitkijk essentieel is.
2. Indien een vissersvaartuig vaart loopt, dient de dekverlichting te zijn gedoofd. Lichten die hoog in de mast zitten en naar beneden schijnen kunnen zonodig blijven branden indien zij de zichtbaarheid van de boordlichten en het uitzicht van de brug niet belemmeren.

Aldus gedaan door mr P. Neleman, plv. voorzitter, A. Visser, J. Herlé, A. van de Ree en J.L. Schot, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr D.C.J. Bakker, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de Raad van 9 februari 1995.

(get.) P. Neleman, D.C.J. Bakker