

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 12/1998

Verslag inzake de aanvaring tussen het passagiersschip 'Dikke Otter' en het passagiersschip 'Swanneblom' op de Wijde Ee op 3 juni 1997.

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, Divisie Mobiliteit, Afd. Noord-Oost, Waterpolitie Groep Lemmer, houdende de verklaringen van:

- De schipper van het skûtsje 'Dikke Otter';
 - De schipper van het skûtsje 'Swanneblom';
 - De directeur van de zeilschool 'Annage';
 - De stuurman en een opstapper van het skûtsje 'Swanneblom';
 - Een bemanningslid en twee passagiers van het skûtsje 'Dikke Otter'.
- Voorts over een uitgebreid rapport van expertise dd. 22 december 1997, opgemaakt door D. Touw, expertise- en ingenieursbureau BV te Rotterdam.
- Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 26 mei 1998 te Rotterdam.
- Teneinde ter zake te worden gehoord waren opgeroepen resp. uitgenodigd en verschenen:
- A. Hummel, schipper van het skûtsje 'Swanneblom';
- J. Cuperus, schipper van het skûtsje 'Dikke Otter';
- A. Veldboom, directeur van de zeilschool 'Annage'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en H. de Jong en B. Timmer, beiden Brigadier van Politie van genoemde Afdeling en Groep en G. Meulenbelt en H. Habing van het K.L.P.D. Groningen.

2. De toedracht

De 'Swanneblom' is een passagiersschip, type skûtsje, een zeilvaartuig met

lengte 17,55 m., breedte 3,79 m., diepgang 0,50 m. De hulpmotor heeft een vermogen van 29 kW.

De 'Dikke Otter' is eveneens een passagiersschip, type skûtsje, een zeilvaartuig met lengte van 15,00 m., breedte 3,50 m., diepgang 0,35 m. De hulpmotor heeft een vermogen van 40 pk.

Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebben verklaard, voor zover hier van belang:

Schipper J. Cuperus van de 'Dikke Otter':

Vandaag, dinsdag, 3 juni 1997, omstreeks 12.45 uur, voer ik als schipper van het skûtsje de 'Dikke Otter' op het meer de Wijde Ee in de gemeente Boarnsterhim. Ik voer in de richting Grou. Bij mij aan boord bevond zich een gezelschap politiemensen uit de provincie Groningen. Ik denk dat ik zo'n 15 mensen bij mij aan boord had, buiten mijn matroos en ikzelf. Het skûtsje is eigendom van zeilschool 'Annage' uit Eernewoude. De directie hiervan wordt gevormd door Age Veldboom en Anna Hummel. Ik ben inval-schipper. Ik doe dat regelmatig en al sinds ongeveer 10 jaar. Ik kan van mezelf zeggen dat ik ervaren ben. Op het genoemde tijdstip voerden wij ons zeil over stuurboord, zowel het grootzeil als de fok en beide ongereefd. Er stond bijna geen wind en we dreven heel langzaam vooruit. Een van de opvarenden, dus van de politiemensen, stond aan het roer. Ik stond direct naast hem. De man heette Engelbert van zijn voornaam. Ik voer ruim halve wind. We waren met 4 skûtsjes vertrokken uit Eernewoude, maar er waren 2 wat achterop geraakt. Omdat die geen motor hadden, wilde ik terugvaren om die op te halen. Ik zei tegen de roerganger: 'Stuur maar iets omhoog'. (Bedoeld wordt, het iets hoger aan de wind gaan varen; opm. verb.) Ik riep vervolgens tegen de andere opvarenden: 'Pas op, we gaan straks door de wind, dus pas op voor de giek.' We voeren op dat moment ongeveer middenop het meer, ongeveer 300 à 400 m. uit de wal. Een ander skûtsje, 'de Swanneblom', voer eenzelfde koers als wij, alleen lag hij hoger aan de wind, ongeveer 2 à 3

scheepslengtes hoger aan de wind en ook ongeveer 2 tot 3 scheepslengtes achter mij. Mijn roerganger stuurde vervolgens mijn schip op, tegen de wind in, maar gaf in een keer te veel roer. Hij zette het roer er bijna dwars achter. Tegelijkertijd trok ik de groot-schoot van het grootzeil aan om wind in het zeil te houden. Omdat de stuur-beweging te bruusk ging en te veel was, draaide het skûtsje met de kop in de wind en viel stil. Normaal moet je niet meer dan 45 graden roer geven en liever nog minder. Anders werkt het roer als een rem. Het skûtsje viel vervolgens wel door de wind. De giek ging over en de zeilen vielen weer vol op tegengestelde koers met de zeilen over bakboord. Op dat moment zag ik 'de Swanneblom'. Ik stond aan stuurboord, aan de 'hoge' kant. De Swanneblom was op dat moment nog ongeveer 1 scheepslengte van mij af en voerde het zeil nog steeds over stuurboord. Ik heb de grootschoot losgelaten om het grootzeil te vieren. Vervolgens heb ik de helmstok uit de handen van de roerganger gerukt. Ik heb volledig bakboordsroer gegeven om het schip af te laten vallen om de Swanneblom mis te varen. De Swanneblom loefde op en kwam dwars in mijn koerslijn. Ik probeerde wel steeds meer af te vallen, maar inmiddels waren de schepen elkaar zo dicht genaderd, dat een aanvaring niet meer te voorkomen was. De opsteker van mijn schip moet toen wel over het dek van de Swanneblom geveegd zijn, maar dat heb ik niet meer gezien. Ik hoorde dat de schipper van de Swanneblom, Anna Hummel, tegen haar opvarenden riep: 'Daar weg' en ik zag mensen opspringen. Ik raakte de Swanneblom ergens achter de mast, vermoedelijk ter hoogte van het zwaard. Ik zag dat de giek van de Swanneblom losraakte en over het dek zwaaide. Ik zag dat de giek met de maskant over het dek ging. Ik zag toen dat de kraanlijn van de giek achter mijn opsteker vastzat. Zo kwam hij tot stilstand, kop op kont langszij van elkaar. De giek lag tussen de beide schepen in en zat nog vast aan de kraanlijn.

En ter zitting heeft deze nog verklaard: 'Ik wil een correcte aanbrenge op mijn verklaring opgenomen in het proces-verbaal. De 'Swanneblom' lag niet hoger aan de wind en voer op een parallelkoers 5 à 6 scheepslengten achter mij. Ik was bang dat ik de 'Swanneblom' bij het zwaard zou raken en dat dan de mast overboord zou gaan, maar we zijn eigenlijk zachtjes tegen elkaar aan gekomen. De 'Dikke Otter' heeft een kuip. Een aantal mensen zaten in de kuip en een aantal tussen de roef en de mast op de luikenkap. Ook zaten er nog op het voordek en wellicht ook op de roef. Ik ben steeds naast de roerganger, een van de passagiers, blijven staan. Er was een matroos aan boord die ook kan varen en die was voorop, een meisje. In een schip met kuip kun je makkelijker onder het zeil door kijken. Op een gegeven moment kon ik draaien. Door een windvlaag was de 'Swanneblom' ineens zo snel dat ik alleen nog maar kon afvallen. De zwaarden zaten vast; het stuurboordzwaard half gestoken, het bakboordzwaard half naar beneden. De gasten bedienden de zwaarden op mijn aanwijzing. Als de zwaarden omhoog geweest waren had ik misschien meer afgevallen. De skûtsjes hebben allemaal ongeveer dezelfde snelheid. De fokkemaat wist perfect hoe de overstag-manoeuvre uitgevoerd moest worden, maar zij weet achteraf ook niet precies meer wat er gebeurd is. In principe was het een perfecte normale overstag-manoeuvre, behalve dat het roer er dwars achter lag. Ik zei: 'stuur hem wat omhoog, want we gaan door de wind' en ook 'denk om je hoofd, klaar om te wenden, ree.' Ik wilde van ruime wind oploeven tot aan de wind, maar de stuurman stuurde te veel omhoog. Het schip reageert heel snel op het roer. Zodra je aan het roer komt gaat de beweging al inzetten. De boegspriet is 1,20 m. lang, van staal en met een vork om de steven bevestigd. De boegspriet raakt de giek van de 'Swanneblom' in achterwaartse richting. Er was geen tijd om aan te roepen en er is dan ook niet geroepen naar de 'Swanneblom'. Mijn zorg was om op tegengestelde koers te komen om rammen te voorkomen. In eerste instantie was ik van plan vóór de 'Swanneblom' langs te gaan. Alvorens te draaien heb ik achterom gekeken waar de 'Swanneblom' was. Toen ik de manoeuvre inzette was de situatie zo

dat de 'Swanneblom' gewoon door had kunnen varen.'

Schipper A. Hummel van de 'Swanneblom';

Ik ben schipper van het skûtsje 'Swanneblom'. Vanmorgen, dinsdag 3 juni 1997, omstreeks 10.00 uur, ben ik met de 'Swanneblom' en nog drie andere skûtsjes, varende voor de zeilschool Annage, vertrokken uit Earnewâld voor een vaartocht over de Friese wateren naar Grouw. Het gezelschap passagiers bestaande uit ongeveer 80 personen van de regio politie Hoogezand was verdeeld over de vier schepen. Rond 12.45 uur voeren wij op de Wijde Ee, binnen de gemeente Boarnsterhim. Wij voeren achter elkaar de Wijde Ee op. De 'Dikke Otter' voorop en de 'Swanneblom' daar een paar honderd meter achter. De wind schat ik op kracht vier op de schaal van Beaufort. Ik voer half wind, dat wil zeggen de wind kwam dwars van bakboord in. De giek met het grootzeil en de fok stonden beiden over stuurboord. Ik ging toen met mijn schip naar bakboord oploeven, dat wil zeggen naar bakboord draaien zodat de wind niet meer dwars maar schuin van voren in zou komen. Dat kon op dat moment. Er was geen gevaar voor aanvaring. De 'Swanneblom' begon aan een langzaam draaiende beweging die een paar minuten duurde. Gedurende die tijd werd mij het zicht op de 'Dikke Otter' ontnomen door ons grootzeil. Als ik het zicht op de 'Dikke Otter' had willen houden had ik telkens op de knieën moeten gaan zitten om onder de giek door te kunnen kijken. Op een gegeven moment zag ik onder het grootzeil door en zag de 'Dikke Otter' op ons afkomen. Dat schip kwam over onze stuurboordzij aanvaren en kwam schuin van voren op ons af. Onze giek stond op dat moment nog over stuurboord. De wind kwam dus van bakboordzij in. Ik schatte dat beide schepen op dat moment een snelheid hadden van vijf kilometer per uur. De afstand tussen beide schepen was op dat moment minder dan tien meter en ik begreep dat aanvaring onvermijdelijk was. Ik riep toen negen de mensen die op de plaats zaten waar de 'Dikke Otter' tegen de 'Swanneblom' zou stoten, daar weg te gaan. Tegelijkertijd duwde ik het helmhout van mij af, dat wil zeggen naar stuurboord, waardoor

het schip verder oploefde, dat wil zeggen verder naar bakboord draaide. Daarna kreeg ik een klap van de giek en kwam daardoor in het water terecht. Ik heb dan ook niet gezien wat er verder aan boord is gebeurd. Ik heb vanwege die klap met de giek aan mijn linkerzijde een bult op mijn hoofd. Ik denk dat ik achterover, via het achterschip overboord ben gegaan. Ik ben weer aan boord geholpen en zag toen dat er een aantal gewonden waren. Allemaal met hoofdwonden. Tot kort voor de aanvaring stond de heer Simons aan het helmhout. Alles wat hij deed gebeurde in mijn opdracht en onder mijn verantwoordelijkheid. Reeds voor de aanvaring heb ik het roer overgenomen.

En ter zitting heeft zij nog verklaard:

'In grote lijnen lijkt mij mijn verklaring in het proces-verbaal juist. De Heer Driesprong was op het voordek en regelt daar alles. Volgens mij ontdekte ik zelf dat het niet goed zou gaan. Opstapper Simons is een goede zeiler. De 'Swanneblom' heeft geen kuip. Ik was nog niet hoger aan de wind gaan varen. Ik had niet verwacht dat er een signaal gegeven zou worden. We hadden de normale fok bijstaan. De schoot was niet belegd. De grootschoot evenmin. Die windstoot had niemand verwacht. Daardoor loefde het schip ineens op en niet zozeer door roer geven van de roerganger. Ik acht de passagiers op de luikenkap wel veilig. Ze krijgen geen schriftelijke instructie voordat ze gaan varen, maar wel mondeling. Mocht er kans zijn op een onverwachte gijp, dan wordt de giek met behulp van de kraanlijn zo hoog opgetrokken dat hij zonder gevaar over kan gaan.

Ik gebruik wel eens een bulletalie, maar hoogst zelden.'

Beide vaartuigen zeilden op 3 juni 1997 te ongeveer 12.45 uur op de Wijde Ee in de richting Grouw, elk met ongeveer 15 tot 18 passagiers, politiemensen uit de provincie Groningen. Het was droog onbewolkt, helder weer, Oostenwind, windsnelheid 2,00 m/sec. De breedte van de vaarweg was 600 m. De 'Dikke Otter' voer voor de 'Swanneblom' en ging overstag, doch viel bij deze manoeuvre vrijwel stil op een tegengestelde koers. De 'Swanneblom' loefde op. Het kwam tot een aanvaring tussen de beide skûtsjes, waarbij de giek van

de 'Swanneblom' in achterwaartse richting uit het lummelbeslag werd gedrukt en drie passagiers aan het hoofd raakte evenals de schipper, die overboord geslagen werd. Een passagier werd daarbij gedood en twee ernstig gewond. De schipper kon aan boord genomen worden en werd licht gewond.

3. Standpunt van de inspecteur

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de bij dit tragische ongeval omgekomen heer Jager; ook spreek ik de wens uit voor een zo volledig mogelijk herstel van de gewond geraakte personen. Op 3 juni 1997 waren 4 skûtsjes van het Watersportverhuurbedrijf Zeilschool Annega V.O.F gecharterd door de Politie Sport- en Ontspanningsvereniging van de Regiopolitie Groningen, district Midden. Op de 'Dikke Otter' bevonden zich circa 15 passagiers; op de 'Swanneblom' 16-18 passagiers. Beide schepen waren bemand door een schipper en een matroos.

Schipper Cuperus van de 'Dikke Otter' wilde een achtergebleven skûtsje ophalen. Hij maakte dit voornemen kenbaar aan zijn roerganger en aan de overige opvarenden. Volgens schipper Cuperus gaf de roerganger toen te abrupt roer en draaide het schip door de wind. De schipper zag de 'Swanneblom' pas weer toen zij op een scheepslenge afstand was.

Schipper Hummel van de 'Swanneblom' ging op een bepaald moment meer aan de wind zeilen. Daarbij verdween de 'Dikke Otter' uit haar gezichtsveld; zij zag dat schip pas weer op circa 10 meter afstand. Zij werd door de giek geraakt en viel in het water. Matroos Driesprong verklaarde dat de wind meer van achteren in kwam en in vlagen opstak varieert van kracht 0 tot 3 Bf. Hij was bezig de halstalie door te halen. Volgens hem was de 'Dikke Otter' nog niet door de wind.

De verschillende verklaringen ontlopen elkaar over de feitelijke gebeurtenis niet veel, maar zijn niet op alle punten eensluidend. De verklaring van schipper Cuperus wordt door de andere getuigen noch ontkent, noch bevestigd. Met name zijn onduidelijk gebleven de inhoud van de orders op te loeven, het tijdstip daarvan, de mate van roergeven en wel of niet door de wind zijn gedraaid. Dat niet alle mogelijke getui-

gen werden gehoord acht ik een manco voor het onderzoek door de Commissie; gezien de taak van de Politie heb ik daar begrip voor. De roerganger van de 'Dikke Otter' en andere getuigen hadden mogelijk meer informatie kunnen geven over de oorzaak en de genoemde onduidelijkheden. Gezien het proces-verbaal en de ter zitting gegeven toelichtingen kom ik tot het volgende scenario, de 'Dikke Otter' is door een onjuist uitgevoerde roermanoeuvre sterk opgelooft, stil gevallen, vervolgens tegen en door de wind gedraaid en heeft weer vaart gemaakt. Zij is daarbij op aanvaringskoers gekomen met de 'Swanneblom'. De plotse-ling in vlagen opstekende wind heeft hierbij een negatieve rol gespeeld. Tijdens het afvallen van de 'Dikke Otter' gleed haar boeg langs de stuurboord zijde van de 'Swanneblom'. De opsteker van de 'Dikke Otter' zwaaide daarbij over het dek van de 'Swanneblom' en raakte de giek, die uit de lummelbevestiging werd los gerukt. Een aantal opvarenden werd door de giek getroffen.

De forse roermanoeuvre van de 'Dikke Otter' werd pas op zeer korte afstand door de schipper of opvarenden van de 'Swanneblom' opgemerkt. Het is opmerkelijk dat de onbedoelde manoeuvre van de 'Dikke Otter' een zodanig koersverandering kon veroorzaken zonder dat de schipper dat op tijd kon corrigeren; hij stond direct naast de roerganger. Ik sluit niet uit dat de order van schipper Cuperus niet goed is begrepen of dat de schipper onvoldoende toezicht hield op zijn roerganger.

Ook is het opmerkelijk dat op beide schepen passagiers tot vlak voor de aanvaring fungeerden als roerganger. Het onderzoek toont aan dat het bij dit soort recreatie gebruikelijk is, dat de passagiers hand- en spandiensten verlenen ten behoeve van het zeilklaar maken en het zeilen. Ook is het besturen van het schip door een passagier geen uitzondering. De passagiers van de 'Dikke Otter' en de 'Swanneblom' moeten, behoudens een enkeling, worden beschouwd als leken. Het is dan van groot belang dat de passagiers de opdrachten van de schipper en de bemanning volledig begrijpen. Ik proef hier een tegenstelling, omdat van passagiers kennis over het zeilen met een skûtsje of de gebruikte termen niet kan worden verwacht. Een instructie bij aanvang van de reis zal daar niet veel

aan veranderen. Als onbekwame roergangers worden ingezet moeten schippers rekening houden met de mogelijkheid van een plotselinge en onbedoelde manoeuvre. Naar mijn mening is het, mede gezien de uitvoering van het schip, onjuist het roer uit handen te geven; onbedoeld kan op het handelen van de roerganger ook een grote verantwoordelijkheid komen te liggen. Met betrekking tot het houden van uitkijk merk ik op dat men op beide schepen de andere uit het oog verloor. Het is opmerkelijk dat schipper Hummel accepteerde dat zij over meerdere minuten de 'Dikke Otter' niet zag. Temeer omdat aanvankelijk het zeil was gekat, juist voor een beter zicht op de scheepvaart. Gezien de korte afstand waarop de schepen tot elkaar voeren, was het houden van uitkijk een noodzaak. Dat schipper Hummel om uit te kijken door de knieën moest gaan, had juist een aanwijzing moeten zijn om de uitkijk beter te organiseren.

Het argument, dat er geen uitkijk kon worden gehouden omdat de uitstaande zeilen het uitzicht belemmeren, staat niet op zich zelf. Ik wijs op de aan de Commissie overlegde aanvaringen tussen het zeilende passagiersschip 'Aleida-Hendrika' en het zeiljacht 'X-Mads' en de zeiljachten 'Simoun' en 'Flying Dutchman'. Uit de praktijk zijn meerdere indentieke voorvallend bekend.

Maar er zijn meer zaken aan de orde. Dit soort schepen is mijns inziens op deze wijze niet geschikt om te worden gebruikt voor chartervaart of personenvervoer. Op de foto's is duidelijk te zien, dat de passagiers zich op het dek moeten ophouden. De enige zitgelegenheid is het luik, de lage opbouw of ergens op het dek. Het gangboord is smal, het boord is laag en er is geen reling. Bij elke handeling moeten de passagiers worden gewaarschuwd; als de giek overkomt moeten zij bukken. Er zijn onvoldoende veilige faciliteiten en te weinig bescherming voor de opvarenden.

Dit soort skûtsjes werden gebouwd als vrachtschip; de skûtsjes 'Dikke Otter' en 'Swanneblom' hebben beide ook als zodanig gevaren. Het conserveren van industrieel erfgoed acht ik een goede zaak. Het opknappen, weer vaarklaar maken en onderhouden van dit soort vaartuigen vraagt een aanzienlijke investering in kapitaal en tijd. Om de kosten te dekken worden veel schepen commercieel gebruikt. Het ontbreken van een landelijke en

algemeen geldende regeling voor de veiligheid van de vaart met zeilende passagiersschepen was voor een aantal lagere overheden aanleiding voorschriften op te stellen. In de gemeente Boarnsterhim geldt een desbetreffende verordening. Het klassebureau Register Holland is erkend om te controleren of het schip aan de voorschriften voldoet. Het toezicht is opgedragen aan de aangewezen ambtenaren (lees Politiediensten). Vanwege de verscheidenheid aan regelingen is het toezicht onvoldoende. Gebeurtenissen als deze onderschrijven de noodzaak van landelijke wetgeving. De bepalingen van de Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit zijn nog niet van toepassing op schepen ingezet voor het bedrijfsmatig vervoer van personen. Bij de juridische afdeling van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is het Koninklijk Besluit Bijlage 7 van het Binnenschepenbesluit 'Technische regelen voor zeilende passagiersschepen' in voorbereiding. De bijlage bevat voorschriften voor de constructie en uitrusting van zeilende binnenvaartschepen. Schepen die niet voldoen aan de bepalingen van dit besluit, zullen worden uitgesloten voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen. Het inzetten van een schip, uitsluitend goedgekeurd en waarvoor een certificaat geschikt voor het bedrijfsmatig vervoer van personen op basis van technische eisen is afgegeven, en zonder voldoende bescherming van de veiligheid van passagiers en bemanning, acht ik niet juist. Voor de arbeidsomstandigheden in de binnenvaart is de Arbeidsinspectie de aangewezen dienst. Hoewel bij dit ongeval de arbeidsomstandigheden in mindere mate aan de orde waren, had een onderzoek door deze dienst mogelijk een nuttige bijdrage kunnen leveren aan het onderzoek door de Commissie. Deze dienst is helaas niet geïnformeerd. De hoofdoorzaken van deze tragische scheepsramp zijn het niet houden van een goede uitkijk, onvoldoende zeeman-schap ter zake de besturing, het inzetten van een onbekwame roerganger, de controle op het functioneren van de roerganger en in mindere mate het overtreden van de van toepassing zijnde verkeersregels. Dit zijn verantwoordelijkheden van de schippers. Volgens de bepalingen van het Binnenvaartpolitierglement had onder

de geschetste situatie de 'Swanneblom' moeten wijken voor de 'Dikke Otter'. Andere overtredingen en opmerkelijke zaken waren, het niet voldoen aan de plaatselijk geldende voorschriften; het inzetten van een matroos van 15 jaar in plaats van de voorgeschreven 18 jaar. De persoon en leeftijd hebben mijns inziens niet bijgedragen tot het ontstaan van het ongeval; het ontbreken van schriftelijke instructies door van de Watersportverhuurbedrijf Zeilschool Annega V.O.F., zoals het houden van uitkijk, het besturen van het schip en het houden van afstand tot elkaar; het ontbreken van een marifoon. Het aan boord zijn van draagbare telefoon was een gelukkige bijkomstigheid, hierdoor kon medische hulp snel worden geregeld. Ongevallen waarbij zeilende passagiersschepen zijn betrokken, kunnen worden voorkomen door het inzetten van schepen geschikt voor het vervoer van personen met voldoende veilige arbeidsomstandigheden en faciliteiten voor de opvarenden, duidelijke geschreven instructies voor de bemanning en passagiers, het houden van uitkijk, het inzetten van bekwame roergangers, controle op het functioneren van de bemanning, het houden van afstand tot elkaar en het naleven van de van toepassing zijnde verkeers- en andere voorschriften, algemeen geldende wetgeving en toezicht daarop. Het uitvoeren van een formal safety assessment of een risico-analyse kan daarbij een belangrijke bijdrage leveren.

4. Het oordeel van de Commissie

De nauwkeurige toedracht van deze uitermate tragisch afgelopen aanvaring is niet meer geheel te achterhalen. De politie heeft niet alle, doch een beperkt aantal getuigen gehoord, waarvoor de Commissie begrip kan opbrengen. De Commissie zelf is onvoldoende toegerust om nog verdere getuigen te horen, waarbij zich trouwens de vraag zou voordoen of thans nog voldoende verdere details aan het licht zouden komen, die tot een ander beeld en/of een andere beoordeling van het ongeval zouden leiden. De primaire oorzaak van het ongeval is bij de Dikke Otter te zoeken. De schipper liet een manoeuvre inzetten zonder duidelijke voorafgaande instructies en had dadelijk het roer van de roerganger moeten overnemen – nog beter was

geweest die roermanoeuvre zelf te verrichten. De schipper had er ook onmiddellijk voor moeten zorgen dat de betrokkelijk kort achter de Dikke Otter naderende Swanneblom zou worden gewaarschuwd, dit om het even of dat skûtsje nu wel of niet hoger aan de wind voer en/of op 5 à 6 scheepslengten achter hem voer en niet 2 à 3, als volgens de politie destijds verklaard. Er werd toen immers met de Dikke Otter een in het geheel niet te verwachten en voor de achterop komende vaart gevaarlijke manoeuvre gemaakt. Het voorgaande brengt mee dat de Commissie minder zwaar tilt aan fouten op de Swanneblom. De plotselinge manoeuvre van de Dikke Otter hoefde op de Swanneblom niet verwacht te worden. Niettemin is het onverantwoord dat gedurende een kennelijk niet te verwaarlozen spanne tijds noch schipper noch roerganger de vaart vooruit kon waarnemen, terwijl op het voorschip ook kennelijk niemand uitkeek, althans niemand heeft gewaarschuwd voor de uitzonderlijke en gevaarlijke situatie voor het skûtsje. De Commissie kan zich zeer wel inleven in het idee om passagiers te laten meedoen bij het manoeuvreren met de skûtsjes. Dat verhoogt ongetwijfeld het genoegen aldus werkend te mogen meevaren; een actieve vrije tijd besteding. Naar de stellige overtuiging van de Commissie zijn hier de risico's echter te groot geweest. Ook voor een ervaren zeiler vereist het hanteren van het roer van een skûtsje de nodige ervaring. Zonder degelijke vooroefening kan de taak van roerganger niet naar behoren worden overgenomen. De deelnemers kunnen tevoren wel mondelinge instructies hebben gehad, doch dat geeft voor de verantwoordelijke schipper van het skûtsje allerminst zekerheid dat de betrokkene goed geluisterd heeft en/of alles goed begrepen heeft. Er moge een deelnemer gezegd zijn als uitkijk op te treden, doch dat geeft nog geen zekerheid dat de onervaren persoon ook werkelijk effectief uitkijkt en waarschuwt wanneer dat nodig is. Denkbaar ware voor te schrijven dat passagiers tevoren schriftelijke instructies krijgen, doch ook dan blijft de mogelijkheid van onbegrip voor de gevaren aanwezig. Een ernstig punt van gevaar bij de passagiersvaart met skûtsjes is dat de dekindeling, zoals de foto's ook deude-

lijk maken, voor de deelnemers geen geschikte plaatsen biedt, waar zij zich gedurende de zeilmanoeuvres te allen tijde zonder gevaar kunnen ophouden of in geval van nood een goed heenkomen kunnen vinden, zich kunnen vasthouden danwel ervoor zorgen niet door de tuigage geraakt te worden.

Skûtsjes werden als vrachtschip gebouwd en de beide bij het ongeval betrokken skûtsjes zijn ook als zodanig in originele staat gehouden.

De Commissie deelt in deze de mening van de Inspecteur, en moet – hoe ongaarne ook – constateren dat skûtsjes op deze wijze niet geschikt zijn om te worden gebruikt voor de chartervaart of voor personenvervoer.

De Commissie acht de gehele gang van zaken bij het inzetten van skûtsjes voor de chartervaart met passagiers, zoals die bij het onderzoek naar voren is gekomen, kortweg onverantwoord, dit hoezeer de Commissie het in de vaart brengen en houden van deze zeer tot de verbeelding sprekende vaartuigen ook aanspreekt.

Opgemerkt wordt nog dat de regelgeving nopens de pleziervaart in het algemeen verbetering behoeft. Het per gemeente regelen geeft te veel onduidelijkheid; zelfs de politie is hier het spoor bijster.

De Commissie sluit zich geheel aan bij de woorden van meelevende van de Inspecteur met de nabestaanden van de heer Jager en diens wens voor een zo volledig mogelijk herstel van de gewonden bij dit tragische ongeval.

Tijdens de afronding van dit verslag kreeg de Commissie het ontstellende bericht dat de Skûtsjeschipper Anna Hummel bij een verkeersongeluk om het leven is gekomen. Ook hier betuigt de Commissie haar diep meelevende met het gezin dat zij achterlaat.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters Mr. D.M. Dragt en Jhr. F.Th. Laman Trip en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

6 augustus 1998.

Mr. P.P. Vreede, Voorzitter.

Ter zitting hebben nog verklaard:

Verbalisanten H. de Jong en B. Timmer, Brigadiers van Politie:

'Het was Oostenwind op een zonnige zomerdag, Kracht 1 à 2. 'Die komt laat en gaat laat'. Er kan wel plotseling een vlaag komen en die is onvoorspelbaar in kracht en richting. De matroos heeft het goed verwoord. Het ene schip kan

daar wel invloed van ondervinden en het andere niet. De tuigage van de skûtsjes was normaal. De lummelpen zit in het gat aan de mast vast, maar was niet geborgd, doch is er ook niet uit gekomen. De dirklijn of de kraanlijn stond strak. De 'Otter' is gebouwd in 1905. De 'Swanneblom' in 1913. Wij volharden overigens bij het proces-verbaal. Wij hebben de controle op de voorschriften en die controle is heel incidenteel. Ik weet niet alle bijzonderheden van de voorschriften van de diverse gemeenten uit mijn hoofd. Een collega gaat wel eens de bedrijven langs om een en ander te controleren. Met ingang van volgend jaar worden nieuwe regels van kracht.'

G. Meulenbelt, passagier, behorende tot het K.L.P.D. ' Groningen:

'Ik kan mij vinden in mijn verklaring opgenomen in het proces-verbaal.'

A. Veldboom, directeur van de zeilschool 'Annage':

'We hebben inmiddels de constructie van de verbinding van de giek aan het lummelbeslag veranderd door twee geborgde langsstrippen aan te brengen. Als er nu in achterwaartse richting aan de giek getrokken wordt b.v. doordat de grootschoot ergens achter blijft haken dan kan de giek niet meer uit het lummelbeslag getrokken worden.'