

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 17/1998

Verslag inzake de aanvaring van het recreatievaartuig 'Martine 2' met het Duitse motortankschip 'Jarona' op het Prinses Margrietkanaal km. 55,6 op 1 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 opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Groep Lemmer, Eenheid Sneek, houdende de verklaringen van:

- a. De schipper van het kajuitjacht 'Martine 2' en die van zijn echtgenote, zijn zoon en zijn dochter.
 - b. De schipper van het m.t.s. 'Jarona'.
- De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 6 oktober 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd doch niet verschenen:

D. Schievink, schipper van het jacht 'Martine 2' en

F.K.H. Mahr, schipper van het m.t.s. 'Jarona'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en H. Bolt en R. Lok, resp. Brigadier en Hoofdagent van Politie van genoemde Eenheid van het K.L.P.D.

2. De toedracht

De 'Martine 2' is een kajuitzeiljacht met een lengte van 7,62 m., breedte 2,65 m. en diepgang 0,92. De motor heeft een vermogen 6.00 kW.

De 'Jarona' is een Duits motortankschip van 1576,00 ton, lengte 84,92 m., breedte 9,48 m., diepgang 2,30 m. De motor heeft een vermogen van 600.00 kW.

Het vaartuig was ten tijde van de aanvaring geladen met 1230 ton methanol. Het m.t.s. 'Jarona' voer op 1 juni 1997 omstreeks 16.30 uur op het Prinses Margrietkanaal nabij km. 55,6 onder Grou, binnen de gemeente Boarnserhim, stuurboord van het middenvaarwater op een gestrekte koers evenwijdig aan de oever. Vanuit tegenovergestelde richting naderde het zeiljacht 'Martine

2'. Doordat het koppelingshandle van de schroefas in een onjuiste stand stond verlagere het zeiljacht door de dwarswind en kwam voor de kop van de 'Jarona' terecht. Ondanks uitwijken naar stuurboord en volaan achteruit slaan van de 'Jarona' werd het zeiljacht aan stuurboord voorschip geraakt en overvaren. Alle opvarenden konden worden gered.

Ter zitting heeft verklaard:

H. Bolt, Brigadier van Politie van genoemde Eenheid en Groep

'We voeren op het Sneeker Meer toen wij de melding kregen en we waren een half uur na het gebeurde ter plaatse. De Duitse tanker lag gestrekt langs de kant. De ambulance heeft twee opvarenden van het jacht naar het ziekenhuis gebracht. Het jacht dreef nog, maar was erg beschadigd. De zeilen waren gestreken. Globaal zou de tekening welke door S.I. is vervaardigd kunnen kloppen. Er is een neutrale stand van het handle om de motor te starten en vanuit die stand gas te geven, maar dan draait de schroefas niet, mits de ontkoppelknop ingedrukt is. Men moet het handle eerst in de neutrale stand terugzetten dan springt de ontkoppelknop naar buiten en dan kun je vooruit of achteruit draaien. In theorie zou het kunnen dat je in de gegeven situatie via de neutraalstand onmiddellijk achteruit kunt draaien. Als recreatievaart heb je op dat stuk van het Prinses Margrietkanaal de verplichting stuurboord zijde te varen. Je mag zeilen. Het is hier een opeenstapeling van fouten. Als het jacht over bakboord mee was gaan liggen was er m.i. niets gebeurd. Ik schat dat het windkracht 5 was. Risico voor het milieu is er niet geweest. Op blz. 3 van het Proces-verbaal moet lichte dwarswind zijn straffe dwarswind. De tanker heeft de wal niet geraakt. Het vaarwater is ter plaatse overzichtelijk. Er is geen begroeiing. De schipper van de tanker kijkt zo de gracht in en kan het jacht zien aan komen. Wij hebben niet gevraagd waarom de schipper het jacht niet eerder gezien heeft. Het is een redelijk druk kanaal. Er was geen aanleiding om te denken dat het mis zou gaan. Er zijn diverse recreatieschepen doorgevaren terwijl er mensen in het

water lagen. Het had niet veel langer moeten duren of ze hadden het niet gehaald.'

3. Standpunt van de inspecteur

Niet alleen de aanvaring op 1 juni 1997 tussen de kajuitzeilboot 'Martine 2' en het binnenvaarttanker 'Jarona' was aanleiding een onderzoek aan de Commissie voor te stellen, maar mede bepalend was dat zich ook in het zomerseizoen 1998 wederom vele soortgelijke voorvallen voordeden, waarbij een aantal met fatale afloop.

Reden om juist deze zaak aan de Commissie voor te leggen is de zeer indringende wijze waarop schipper Schievink van het jacht 'Martine 2' zijn ervaring tegenover de Politie verteld; ik citeer 'ik ben zelf met de buurjongen door de klap van de aanvaring overboord geslagen. Ik kwam met de jongen aan bakboordszijde onder de tanker. Ik heb mij met de voeten tegen de scheepshuid afgeduwd. Ik kwam samen met de jongen weer boven ongeveer 3 meter afstand van de tanker. Ik heb de jongen vast gepakt. Hij was in paniek' en 'ik hoopte op hulp en dat duurde voor mijn gevoel lang. Ik kreeg toen het gevoel dat het voor ons beiden was afgelopen' einde citaat. Dit is een relaas van een zeer beangstigende ervaring. Schipper Schievink, zijn gezin en de buurjongen konden de gebeurtenis gelukkig na vertellen. De gevolgen hadden gemakkelijk veel ernstiger kunnen zijn, zoals recentelijk bij aanvaringen waarbij op de Maas en nabij Willemstad waarbij respectievelijk een bejaard echtpaar en een Belgische opvarende omkwamen.

De toedracht van de aanvaring was opmerkelijk omdat de weersomstandigheden goed waren en het vaarwater overzichtelijk was. Het zeiljacht 'Martine 2' kwam van de Graft en voerde het zeil terwijl de motor draaide. Nabij de splitsing Graft-Prinses Margrietkanaal wilde schipper Schievink de zeilen laten zakken en op de motor verder varen. Hij ging naar voren om de zeilen te bedienen en neer te halen. Het schip werd toen bestuurd door zijn 16-jarige dochter. Op dat moment ging het snel fout; de wind kreeg vat op het schip, zij draaide naar bakboord, verleierde en kwam in de koerslijn van de tanker. Een manoeuvre met de motor kon geen

uitkomst meer brengen. Schipper Schievink had de tegemoet komende tanker op een afstand van circa 200 meter gezien.

Schipper Mahr van de beladen tanker 'Jarona' verklaarde dat hij zijn stuurboordse wal hield en het jacht pas op circa 100 meter afstand waarnam. Hij gaf direct stuurboord roer en vol achteruit. Het is duidelijk dat hij onder die omstandigheden een aanvaring niet meer kon voorkomen. Uit het onderzoek maak ik op dat de aanvaring aan de westelijke zijde van het vaarwater plaatsvond. De afstand waarop hij het jacht voor het eerst waarnam, is opmerkelijk omdat dit minder dan 1½^e minuut varen is. Het zeiljacht komende van de Graft, moet mijns inziens voor een attente schipper al eerder in zicht zijn geweest.

De Vaarwegenverordening Friesland schrijft onder andere het houden van stuurboord wal en het standby hebben van de motor voor; het getuigt van goede zeemanschap om ruim voordat men het Prinses Margrietkanaal opvaart daarvoor klaar te zijn. Dit (en andere) voorval toont duidelijk aan de korte tijd waarin zich situaties kunnen ontwikkelen die gemakkelijk kunnen leiden tot een tragedie en dat dat vooral voor een jacht ernstig kan zijn. Alle deelnemers aan de scheepvaart, beroepsvaart en pleziervaart, moeten daar rekening mee houden. Jachtschippers moeten zich realiseren dat schippers van beroepsvaart meestal meer tijd nodig hebben om een aanvaring te voorkomen.

4. Het oordeel van de commissie

De aanvaring tussen het mts JARONA en het jacht MARTINE 2 acht de Commissie te wijten aan een aantal onjuiste beslissingen aan boord van de Martine 2: achtereenvolgens het zeilend het Prinses Margrietkanaal opvaren in een richting waarin voorzienbaar was dat zeilen zonder te kruisen niet meer mogelijk is; het niet tijdig strijken of vanwege de noodsituatie laten vallen van de zeilen, doch integendeel het (weer) vastzetten van het grootzeil, zodat het zeil weer wind kon vangen; het bij het opvaren van het kanaal zetten van de motor in de neutraalstand, derhalve zonder voortstuwing, zodat geen adequate besturing mogelijk was. De Commissie is er van overtuigd geraakt dat bij behoorlijke en tijdige bediening van zeil en voortstuwing aan

boord van de Martine 2 de aanvaring voorkomen had kunnen worden. Omdat dergelijke incidenten zich vaker voordoen, wijst de commissie op de noodzaak dat schippers van recreatieve zeilvaart, die het Prinses Margrietkanaal moeten bevaren, ruim voordat zij het kanaal opvaren de voortstuwing van de motor met voortstuwing in werking hebben gesteld, zoals trouwens ter plaatse is voorgeschreven, en de zeilen strijken indien met de zeilen geen gestrekte koers over stuurboord is te varen. Dit is bekend, maar dient kenmerklijk toch bij het groeiende aantal recreanten te water weer te moeten worden gezegd. Het verdient dan ook aanbeveling dat die aanwijzingen met grote regelmaat worden herhaald in recreatiekranten, huurcontracten, signaleringen langs het water etc. Daarbij ware de pleziervaart ook te wijzen op het feit dat de beroepsvaart minder snel dan wel gedacht wordt op een ontstane noodsituatie kan inspelen en dat een noodsituatie, zoals in dit geval, in anderhalve minuut ontstaan kan zijn. Iedere nonchalance op het vlak van de navigatie kan fataal zijn voor mens en milieu.

Nog een signaal wil de commissie graag geven. Het is onbegrijpelijk dat, als hulp geboden moet worden, meerdere schepen passeren zonder die hulp te bieden. Behalve dat men door een dergelijke nalatigheid strafbaar kan handelen (art. 450 Wetboek van Strafrecht), valt voor een dergelijk gedrag geen enkele rechtvaardiging te bedenken. De Commissie beveelt aan dat ieder die dergelijk gedrag constateert daarvan bij de politie aangifte doet en de naam van het betrokken schip vermeldt. Het is in dit geval gelukkig goed met de opvarenden van de Martine 2 afgelopen, maar vaststaat dat zij en in elk geval de vader en de jongen van 9 jr de dood in ogen hebben gezien.

Tot slot is er reden voor de Commissie zich in kritische zin uit te laten over de kwaliteit van het politieonderzoek. Vele vragen bleven na lezing van het procesverbaal bestaan. De verbalisanten hadden volstaan met de ondervraging van de twee schippers en dan nog waren niet alle relevante vragen gesteld. Het verdient aanbeveling dat ook naar de eigen wetenschap van andere opvarenden onderzoek wordt gedaan. Zo viel nu niet na te gaan waar de moeder zich bevond en of de dochter voldoende bedreven was het roer te bedienen. Verder was van belang geweest te weten

hoe ruim of beperkt de ervaring van de schipper van het jacht was met de zeilsport, met de situatie ter plaatse en met de bediening van dit schip. Door zijn afwezigheid ter zitting konden die vragen ook niet alsnog gesteld worden. De Commissie dringt er bij de politie op aan dat zij een volledig onderzoek verricht.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters P.M.J. Kreuzer en Ir D.J.E.M. Touw en Ir H.L. de Beijer als secretaris.

19 november 1998.

Jhr. Mr B.C. de Savornin Lohman, plv. voorzitter.

Het integrale verslag met bijlagen is kosteloos op te vragen bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, mevr. P.M.E. Dap-van Meurs, tel. 070-3511302.