

# Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

3Nr. 6/1999

## Verslag inzake het stoten van de zeilklipper 'Lutgerdina' nabij Urk op 20 oktober 1998.

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 Scheepvaartinspectie Rotterdam, houdende de verklaring van de schipper van de 'Lutgerdina'. Voorts over de schriftelijke scheepsverklaring van deze schipper, een verklaring van mevrouw I. Datema, opvarende van de 'Lutgerdina' en over een inspectierapport, opgemaakt door de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

Het ongeval werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 21 april 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen M.W. Meijers, schipper van de 'Lutgerdina', vergezeld van C.H. Boland, directeur van de Belangenvereniging Beroeps Zeilschippers te Enkhuizen. Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig K.M. van der Velden, Inspecteur.

Schipper M.W. Meijers heeft op de zitting een schets gemaakt van de wijze van binnenvaren van de haven van Urk.

### 2. De toedracht

De 'Lutgerdina' is een zeilklipper met lengte 34 m. De motor heeft een vermogen van 125 pk. Het schip heeft twee masten en is ingericht voor invalide passagiers, waarvan maximaal zeven in rolstoel. Op 19 oktober 1998 te 22.25 uur vertrok de 'Lutgerdina' uit Medemblik met 17 passagiers waarvan negen met een handicap en acht vrijwilligers. De bemanning bestond uit de schipper, een stuurman en vier matrozen. Te 02.05 uur op 20 oktober naderde het schip Urk en er werd recht op het Havenhoofd afgestuurd met boei UK 36 dicht aan stuurboord. Het

schip raakte daarbij tweemaal de keien van de havendam. De motor werd gestart. In de haven werd lekkage in de voorpiek geconstateerd, welke provisorisch gedicht kon worden.

*Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:*

*J.W. Meijers, schipper van de 'Lutgerdina':*

'Ik ben niet door de politie ondervraagd. Ik heb van het ongeval melding gemaakt bij Register Holland, bij de verzekering en bij Scheepvaartinspectie. Ik heb de door mij afgelegde verklaring doorgelezen en ik ben het er mee eens. Met de 'piek' is het uiteinde van de gaffel bedoeld. Deze wordt aan twee vallen gehesen: de klauwval en de piekval. We zijn Medemblik over stuurboord uitgegaan en richting Urk over bakboord. Vlak voor Urk is er weer gegijpt. Tijdens deze race voeren we met dubbele bemanning t.w. twee schippers en vier maten. Tot één uur voor Urk lagen er drie te slapen. We voeren een wedstrijd van Workum naar Amsterdam waarbij havens proforma aangedaan moeten worden om daar een opdracht te vervullen. De gasten gingen dus niet in de havens passagieren. Er is een handstuurwerk achter op het schip en een hydraulisch stuurwerk op het middendek. Achterop is er meer zicht op de draaiing van het schip. Daar zit ook de bediening van de motor. In principe is er geen verschil tussen beide stuurwerken. Vaarklaar maken wil zeggen bepalen hoe we gaan afvaren. Het klaarleggen van de kaarten komt er bij. Ik heb wel verzuimd om de kaart van Urk klaar te leggen. Die staat niet op hetzelfde blad als de oversteek van Medemblik naar Urk. Ik had het idee dat ik veilig op de zeilen binnen kon varen als ik voldoende hoogte zou kunnen houden en ik heb de motor niet gestart. Om normaal te gijpen hadden we voldoende mensen. Ook gasten hielpen mee. Er was voldoende licht aan dek. Op mijn schip is gijpen geen hectische manoeuvre, zeer controleerbaar al kost die dan ook enige tijd. Het kleine zwaard heeft geen negatieve invloed gehad. Ik heb de haven hoog aangelopen met Noordwesten wind en het

zwaard diep gestoken. Op het laatst heb ik kennelijk iets te hoog gezeten. We zijn heel dicht bij de rode tonnen vlak voor Urk langs gegaan, binnen de rode tonnenlijn door. Petra liet de fokkeschoot per ongeluk los bij boei 36. Dat hoorde ik en dat trachtte ik te compenseren. Toen de kluiwer gestreken was heb ik de besturing achter overgenomen. De haveningang is m.i. 60 à 70 m breed. De positie houd ik op het korte bestek bij op de boeien. Ik wist niet dat de dam onder water zo ver doorliep. Dat staat niet op de kaart. Blijkbaar ben ik die eerder altijd misgevaren.'

*C.H. Boland:*

'Het is hier juist veiliger om op de zeilen binnen te varen in plaats van op de motor.'

### 3. Standpunt van de inspecteur

Op 20 oktober 1998 stootte de passagiers-zeilklipper 'Lutgerdina' bij Urk; daarbij raakte de voorpiek lek. De reden een voorlopig onderzoek in te stellen was, naast de schade en de mogelijke gevolgen, vooral de specifieke inzet van het schip door NEBAS Watersport, dat is recreatie met gehandicapte passagiers. De mate van handicap is zeer divers.

Op 19 oktober waren 23 personen aan boord. 17 passagiers bestaande uit 8 vrijwilligers en 9 gehandicapten, waarvan 6 rolstoelgebruikers. De bemanning bestond uit 6 personen; de schipper, de stuurman en 4 bemanningsleden (maten). De schipper had ruime ervaring en kende het schip goed. Van de vrijwilligers werd, naast hulp aan de gehandicapten, assistentie bij het werken met de zeilen verwacht. De vrijwilligers moeten tenminste hebben deelgenomen aan de vrijwilligers-instructiedagen.

De zeilklipper 'Lutgerdina' was gecertificeerd volgens de Schepenwet voor het beperkte vaargebied I. De keuring was verricht door het klassebureau Register Holland, volgens de Blauwe Rules; hierin zijn onder andere voorschriften opgenomen voor de waterdichte indeling en lekstabiliteit, reddingmiddelen

en brandbescherming. Het schip maakt voornamelijk reizen op het IJsselmeer. Het schip was op 19 oktober rond 22.25 uur vertrokken van Medenblik voor een reis naar Urk; er werd meegevaaren in een beurtvaartrace vanwege de sfeer die zo'n evenement oproept. Het weer was buiig; er was onweer op afstand. De wind was west tot west-noordwest, in sterkte wisselend van 4 à 5 Bf., tijdens buien 'flink' toenemend tot 5 à 6 Bf. Er werd hard gezeild; de wind kwam van achteren in. Er werd zeil gevoerd naar omstandigheden. De schipper achtte het verantwoord bij die weers- en nachtelijke omstandigheden te zeilen en Urk zeilen aan te lopen. Om goed uit te komen voor de haveningang, besloot de schipper een gijpmanoeuvre uit te voeren; dat was een standaard manoeuvre. Te circa 02.15 uur werd gegijpt. 2 bemanningsleden en 4 passagiers assisteerden bij de gijp; tijdens de gijp kwam de rest van de bemanning aan dek. Er gingen een aantal dingen mis; het grootzeil werd niet volledig gehesen, de piek viel omlaag en de fokkeschoot schoot los. Getuigen spraken over een rommeltje door te weinig personeel, een slechte taakafsprake en onverstaanbare of onduidelijke orders. Om het groene havenlicht vrij te varen, stuurde de schipper hoog en dicht op het rode havenhoofd aan en ging zelfs buiten de rode boeien varen; boei UK 36 werd op circa 5 meter aan stuurboord gepasseerd. Toen de schipper de havenmond net open had gevaren en het groene sectorlicht tussen het rode en het groene havenlicht zag, stootte het schip te 02.23 uur tot grote verbazing van de schipper met het voorschip op de keien die in het verlengde van de strekdam liggen; de afstand tot de strekdam was circa 15 meter. Volgens de schipper loopt de strekdam door onder water verder door dan is aangegeven op de hydrografische kaart.

De direct ingezette noodprocedures hebben goed gefunctioneerd. De passagiers werden gewekt en aan dek gesommeerd. Te 02.29 uur was het schip afge-meerd.

Uit de door NEBAS opgestelde noodprocedures maak ik op dat over de risico's verbonden aan het varen met gehandicapten goed is nagedacht; dit geeft blijk van deskundigheid.

Het melden van voorvallen als de onderhavige en het onderzoek naar eventuele tekortkomingen is niet alleen van belang voor de opvarenden van het

zeilschip 'Lutgerdina', maar van belang voor alle vervoerders van passagiers en specifiek gehandicapten. In toenemende mate worden mogelijkheden geboden aan invaliden en gehandicapten; niet in alle gevallen worden de juiste maatregelen genomen. Ik onderschrijf de doelstelling van NEBAS, voor zover deze activiteiten geen overmatig risico oplevert. Gezien de genomen maatregelen ben ik van mening dat de opvarenden niet in bovenmatig gevaar hebben verkeerd. Ik maak een kanttekening bij de opmerkingen van de schipper ten aanzien van de waterdichte indeling. De beschikbare lekstabiliteitsgegevens geven slechts informatie over het lekruim van het achter(st) compartiment. Ik kom tot de conclusie dat het stoten een gevolg was van de beslissing de haven zeilend aan te lopen in combinatie met de te hoog aangehouden koers, het mogelijk verminderde zeilende vermogen, de nachtelijke omstandigheid en de tijd waarin de voorbereiding en uitvoering moesten plaatsvinden. De verstoring factor was de gijpmanoeuvre die niet geheel volgens plan verliep en het losschieten van de fokkeschoot, in combinatie met de heersende weersomstandigheden. Omdat de schipper zelf het schip bestuurde vanaf de stuurpositie op het achterschip had hij onvoldoende overzicht op de navigatie, de manoeuvre en de behandeling van het tuig om corrigerend op te treden. Gezien de aanwezige opvarenden en de bijzondere inzet van het schip was de beslissing om de haven van Urk te bezeilen niet verstandig.

Andere factoren die mijns inziens mede van invloed zijn geweest, zijn,

- de breedte van de invaart van circa 80 meter,
- onvoldoende positie bepaling;
- de weinig gedetailleerde navigatie kaart;
- minder goede communicatie door lawaai van de regen en wind;
- een defect zoeklicht en het ontbreken van een reserve lamp.

Ik sluit niet uit dat onbewust een rol speelde de deelname aan de race.

#### 4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie kan zich vinden in het standpunt van de Inspecteur.

In verband met het buiten de betonning op de dam lopen voor de haven van Urk van de Lutgerdina wil de Commissie er aan herinneren dat het doel van betonningssystemen (in Nederland uitgegeven door de Chef der Hydrografie) is

om met behulp van vaarwegmarkerin-gen een veilige vaart te bevorderen, bepaalde gebieden aan te geven en/of bepaalde objecten te beschermen.

De schipper van de Lutgerdina meende het vaarwater goed genoeg te kennen om buiten de ton voor de havendam Urk binnen te kunnen varen. Er blijkt niet dat hij deze koers daadwerkelijk al eerder met de Lutgerdina of met een soortgelijk schip had gevolgd. Aldus nam de schipper een risico dat hij niet had mogen nemen. De schipper had onder de gegeven omstandigheden van weer én de kwetsbare passagiers op de motor de haven moeten binnenvaren.

*Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters C. Padmos en J. Touw en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.*

*8 juni 1999.*

*Mr. P.P. Vreede, 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.**