

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 7/1999

Verslag inzake de aanvaring tussen de duwcombinatie 'Shadow/Westtrag 105/Geja' en het zeiljacht 'Nik' op het Hollandsch Diep op 15 augustus 1998.

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

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, Afdeling Rivieren, Groep Willemstad, houdende de verklaringen van:

- de schipper van de duwboot 'Shadow',
- twee opvarenden van het zeiljacht 'Nik',
- de schipper van het m.s. 'Vector',
- de schipper van het m.s. 'Klaluitja II',
- de stuurman en de matroos van de duwboot 'IJsselmeer',
- de eigenaar van een zeilboot, liggende in de jachthaven van Noord-schans te Klundert.

De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 21 april 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen:

J.W. Braamkolk, schipper van de duwboot 'Shadow'.

Uitgenodigd doch niet verschenen was: P.R.B.F. Debeer, passagier van het zeiljacht 'Nik'.

Ter zitting waren aanwezig, namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie Inspecteur K.M. van der Velden, A. van Iperen, Brigadier van Politie Waterpolitie Dordrecht en B. van der Stelt en J.J.A. Deelen, resp. Brigadier en Hoofdagent van genoemde Afdeling en Groep Willemstad.

2. De toedracht

De duwcombinatie 'Shadow/Westtrag 105/Geja' bestond uit: de duwboot 'Shadow', lengte 15 m., breedte 8,20 m., diepgang 2,08 m. uitgerust met twee motoren van elk 560 pk. de duw-

bak 'Westtrag 105', groot 2729 ton, lengte 76,50 m. breedte 11,33 m., diepgang 3,40 m. en de duwbak 'Geja' groot 2366 ton, lengte 76,49 m., breedte 11,40 m., diepgang 3,40 m. De totale lengte van de duwcombinatie bedroeg 168 m.

Beide duwbakken waren ten tijde van het ongeval ledig.

Het Belgische zeiljacht 'Nik' heeft een lengte van 6,60 m. een breedte van 2,34 m. en een diepgang van 0,50 m.

Het is voorzien van een buitenboordmotor van 8,5 pk.

Dit jacht vertrok op 15 augustus 1998 uit de haven van Noord-schans en voer het Hollandsch Diep op in westelijke richting. De bovengenoemde duwcombinatie voer eveneens op het Hollandsch Diep aan stuurboordzijde van het betonde hoofdvaarwater in dezelfde richting.

Ter hoogte van Comstrijen kwam het zeiljacht plotseling voor het duwstel terecht en werd overvaren. De opvarenden raakten te water. Twee konden worden gered, maar de schipper/eigenaar van het jacht kwam om het leven.

Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:

J.W. Braamkolk, schipper van de duwboot 'Shadow':

'Ik heb groot vaarbewijs. Ik heb mijn verklaring afgelegd tegenover de politie niet meer gezien.'

De Voorzitter leest vervolgens die verklaringen voor en schipper Braamkolk vindt die verklaring redelijk kloppen. 'Er was voor mij niets aan de hand. Het bootje voer ongeveer even hard recht met mij mee en dan gebeurt dat ineens, dan praat je over seconden. Ik voer een normale snelheid en was net de 'IJsselmeer' voorbij gevaren. Dat bootje zeilde niet 10 minuten kaasrecht tegen de wind in. Het moet op de motor gevaren hebben. Het zeil stond maar 1 à 1,50 m. boven het dek, halfwas. Het zeil stond gewoon niet bij. We liepen het bootje zachtjes in. De hele breedte van het vaarwater voor mij was er niets te zien. Als dat bootje koers had gehouden was er niets gebeurd. Ik heb geen mensen aan boord gezien, die zwaaiden of zo. Het bootje zat 25 m.

voor mij en 10 m. buiten mij en viel dan ineens in de wind dwars voor mij en dat ging zeer snel. Ik heb de motor gestopt. De 'IJsselmeer' heeft het jachtje niet kunnen zien. Ik belemmerde het zicht. Ik ben gelijk gestopt toen het jachtje er al tegen zat. Ik heb nog even achteruit gedraaid, maar toen durfde ik niet meer. Bij de tweede bak zijn ze pas boven water gekomen aan stuurboordzijde. Ik heb geen geluidsein gegeven omdat er voor mij niets aan de hand was. Soms passeer je elkaar wel op kortere afstand. Op zo'n onverwachte manoeuvre kon ik geen reactie hebben.'

B. van der Stelt, Brigadier van Politie.

'De wind kwam van voren. In dit geval had het hebben van een vaarbewijs niet veel geholpen, wel kennis van varen en wind.'

A. van Iperen, Brigadier van Politie.

'Van het jachtje was veel inventaris van boord gehaald. Het was dus een licht spulletje dat gauw snelheid kon krijgen. Op de jachthaven bleek dat uit opmerkingen van anderen. De duwboot had een uitstekend uitzicht uit de stuurhut. Dat hebben wij vastgesteld.'

3. Standpunt van de inspecteur

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de bij de aanvaring omgekomen schipper Gerry Raassen.

Het zeiljacht 'Nik' had een lengte van 6,60 meter en was uitgerust met een 8,5 pk buitenboordmotor. Uit het onderzoek blijkt dat het zeiljacht 'Nik' in algemene zin de westelijke richting van het vaarwater volgde. De wind was Westelijk kracht 4 Bf. Uit de verklaring van getuige Debeer blijkt dat er gelaeverd werd en dat het vaarwater gekruist werd. Tijdens de laveerslag, voorafgaand aan de aanvaring, moeten de zeilen over stuurboord hebben gestaan; het is aannemelijk dat er een noordwestelijke koers gestuurd werd. Door de verbalisanten werd de snelheid van het zeiljacht vlak voor de aanvaring geschat op 2 kilometer/uur. Zodoende stuurde het zeiljacht een koers die een potentieel gevaar voor

aanvaring met de duweenheid inhield. Uit de verklaring van getuige Debeer blijkt verder dat schipper Raassen de duweenheid heeft gezien; niet duidelijk is of vroegtijdig het gevaar voor aanvaring werd vastgesteld. Hij zette een overstag-manoeuvre in; toen dat niet lukte, werd nog getracht de motor te starten. Het zeiljacht geraakte in een zodanige positie dat maatregelen om de aanvaring te voorkomen te laat kwamen. Kort voor de aanvaring zag getuige Debeer de duweenheid recht van voren in; hij is toen met opvarende Verdegem overboord gesprongen. Het zeiljacht werd aan stuurboord geraakt, verdween onder de duwbak 'Westtrag 105' en kwam pas halverwege de lengte van de bak aan stuurboord weer boven. Het is aannemelijk dat ook de opvarenden onder de duwbak raakten. De duweenheid bestond uit de geladen duwbakken 'Westtrag 105' en 'Geja', bestuurd vanaf de duwboot 'Shadow'. Het overzicht vanaf de brug van de 'Shadow' was voldoende. Uit het onderzoek blijkt dat de duweenheid een gestrekte koers volgde ongeveer 80 meter uit de rode tonnenlijn en dat zij niet van haar koers is afgeweken. Er werd gestuurd op automatische piloot; volgens de schipper was de snelheid circa 11 kilometer/uur. Ik acht dit op zich geen overmatige snelheid. De toedracht van de aanvaring is niet duidelijk; de verklaringen geven geen uitsluitsel. Schipper Braamkolk verklaarde dat hij het zeiljacht al een aantal minuten circa 10 meter aan bakboord van zijn koerslijn waarnam; hij liep het zeilschip langzaam op. Een geluidssein vond hij niet meer nodig, toen hij bemerkte dat het zeiljacht naar bakboord draaide. Kort daarop draaide het zeiljacht echter naar stuurboord en kwam dwars voor de bak 'Westtrag 105'. Als ik de verklaringen tegen elkaar afzet, ontkom ik niet aan de indruk dat er al sprake was van een korte afstand situatie. De hoek waaronder de duweenheid het zeiljacht naderde is niet bekend; gezien de verklaringen, de heersende wind en de veronderstelde onderlinge snelheden kan die hoek zo'n 5 minuten voor de aanvaring wel minder dan 5° over bakboord zijn geweest. Ik kan mij vinden in opmerking van de verbalisanten in het proces-verbaal, dat het op het Hollandsch Diep ondoenlijk zou zijn voor elk recreatievaartuig dat te dicht bij of in de koerslijn komt een geluidssein te geven.

In tegenstelling tot hetgeen getuige Debeer verklaarde, komen de verbalisanten tot de conclusie dat schipper Raassen geen ervaren zeiler was. Volgens een andere getuige zou hij stuntelig en ruw te werk gaan en schade hebben veroorzaakt; hem was aangeraden vaarles te nemen. Schipper Raassen was circa 1 jaar eigenaar van het zeiljacht. Het Hollandsch Diep is een zeer belangrijk vaarwater voor de landelijke en de plaatselijke economie; als hoofdtransportas is het van groot belang voor de beroepsvaart. Het oppervlak is dusdanig groot dat er voldoende ruimte moet zijn voor de beroeps- en de recreatieve gebruiker. Op het Hollandsch Diep, als ook elders, hebben zich in het verleden meerdere soortgelijke ongelukken en bijna voorvallen voorgedaan. Ook de Commissie onderzocht een aantal ongevallen in deze categorie; ik noem het onderzoek 'Quarto'/'Margaretha I en II' (Staatscourant 34.1992). In de media verschenen artikelen, ik noem koppen als 'Zeilers bezorgen schippers doodsangsten op Hollandsch Diep' (Algemeen Dagblad 28 februari 1996) en 'Grote rivieren ongeschikt voor recreatievaart' (Motorboot 11.1995). De algemene strekking is bezorgdheid over het gezamenlijk gebruiken van de vaarweg door beroeps- en recreatievaart en de daaruit voortkomende problematiek. Op het Hollandsch Diep is het Binnenvaartpolitieereglement (BPR) van toepassing. Dit geeft, naast de vaarregels, in artikel 9.04 voorschriften voor kleine schepen; lid 2 van artikel 9.04 luidt 'op de in het eerste lid bedoelde vaarwegen moet een klein schip zo veel mogelijk aan de stuurboordzijde van het vaarwater varen, met dien verstande dat het niet is toegestaan het vaarwater op te kruisen'. In de toelichting wordt nader ingegaan op dat artikel. Omdat een vaarbewijs voor bestuurders van schepen met een lengte van 15 meter of minder niet is voorgeschreven, is het mogelijk dat deze categorie aan het scheepvaartverkeer deelneemt zonder voldoende noodzakelijke kennis te hebben van die materie. Ter voorkoming van ongevallen voor deze kwetsbare groep vaarweggebruikers, is elementaire kennis van de voorschriften, inclusief jurisprudentie, de vaarweg, omgevingsfactoren en de manoeuvreereigenschappen van het eigen schip en de overige scheepvaart, van groot belang. In mei 1996 heeft de Dienst

Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland een brochure uitgegeven onder de titel 'Bijzondere regels kleine vaartuigen'. Deze folder gaat in op de onderhavige materie en is bedoeld voor verspreiding onder waterrecreanten. Omdat er geen voornemen is de bestaande regels voor de in Bijlage 15 (BPR) genoemde vaarwegen aan te passen of een vaarbewijs op hoofdtransportassen, zoals het Hollandsch Diep, voor te schrijven, zal de recreant-vaarweggebruiker op een vrijwillige wijze kennis moeten nemen van de voorschriften en van de mogelijkheden en onmogelijkheden van de scheepvaart. Een actieve voorlichting is een belang voor alle partijen. Ik wijs op de vele opleidingsmogelijkheden door cursussen bij erkende instituten. Het verslag van de Commissie en de eerder genoemde brochure kan een belangrijke bijdrage leveren ter voorkoming van ongevallen dan het onderhavige. Schipper Braamkolk gaf direct na de aanvaring aanwijzingen aan schepen in de omgeving. Opvarenden Debeer en Verdegem werden gered door de bemanning van het ms 'Klaluitja II'. Dezerzijds een woord van hulde aan alle personen en instanties die zich hebben ingezet voor de redding van de drenkelingen en de uitgebreide zoektocht naar de vermiste opvarende van deze tragische gebeurtenis. Twee andere aspecten uit het onderzoek zijn, – het gebruik van een reddinggordel. Na de aanvaring was schipper Raassen nog in leven; voordat opvarende Debeer hem kon bereiken, verdween hij onder water. Als doodsoorzaak werd vastgesteld geweld van buitenaf en verdrinking. Indien een geschikte reddinggordel was gedragen, waardoor zijn hoofd boven water werd gehouden, was verdrinking mogelijk voorkomen. – de roef is geen veilige verblijf tijdens de vaart. Opvarende Verdegem bevond zich tijdens de vaart in de roef. Uit meerdere onderzoeken is gebleken dat het verblijf in de roef van een varende jacht niet altijd een veilige plaats is; ik verwijs naar het eerder genoemde ongeval 'Quarto' en de aanvaring van een Duits zeiljacht met het ms 'Confiance' bij Venlo (Verslag 10/1993). Met de verbalisanten ben ik van mening dat het ontstaan van het ongeval in belangrijke mate werd veroorzaakt door het handelen van schipper Raassen.

Resumerend concludeer ik dat uit dit onderzoek als lering kan worden getrokken,

- kennis hebben van de voorschriften en omgevingsfactoren, bij voorkeur door het volgen van een erkende vaar-cursus;
- voorkomen dat een keermanoeuvre moet worden ingezet in of nabij de koerslijn van een beroepsmatig gebruikt schip;
- vroegtijdig een geluidsein geven;
- kennis hebben van de manoeuvre-ei-genschappen van de overige scheep-vaart, waaronder grote duweenheden.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie sluit zich aan bij de woorden van meeleven van de Inspec-teur.

Voor wat de toedracht betreft ziet de Commissie, die de schipper van de Sha-dow ter zitting uitvoerig en in alle rust heeft kunnen ondervragen – dit in aan-wezigheid van de verbalisanten – geen aanleiding af te wijken van de door deze schipper ter zitting gegeven lezing van de aanvaring.

De Commissie kan zich vinden in de opvatting van de verbalisanten in het proces-verbaal dat het van schippers van binnenschepen – waarmee kenne-lijk op de beroepsvaart wordt gedoeld – niet kan worden verlangd dat zij elke keer als er een zeilend schip in hun koerslijn komt, een geluidsein geven. In het onderhavige geval blijkt overi-gens ook uit de verklaring van de opva-rende Debeer van de Nik niet dat dit zeiljacht vóór de laatste fatale beweging naar stuurboord op enig moment in de koerslijn van de duweenheid is geweest. Blijkens artikel 2.03 van de bijlage als bedoeld in artikel 1 van het Besluit Reglement Rijnpatent 1998 (Staatsblad 1997, 475) is de mogelijkheid geschapen het sportpatent te verkrijgen. De Com-missie pleit er voor betrokken autoritei-ten de nodige voorbereidingen treffen dat het verwerven van zulk een patent verplicht wordt gesteld op de vaarwe-gen, waarvan gesproken wordt in de door de Inspecteur bedoelde Brochure 'Bijzondere regels kleine vaartuigen' van de Dienst Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, later allicht nog uit te breiden tot andere vaarwegen, waar zich beroepsvaart pleegt te bevinden. De Commissie realiseert zich, zoals ook in haar verslag betreffende het ongeval Quarto/Margaretha I en II (door de Inspecteur geciteerd) tot uitdrukking is gebracht, dat de uitvoerbaarheid van

zulk een regelgeving praktische bezwa-ren kan opleveren, in het bijzonder wanneer ook opvarenden van allerlei vaartuigen kleiner dan 15 m – zoals roeibootjes, kano's en dergelijke – onder de verplichting zouden vallen. De gevaren zijn echter zeer aanzienlijk. In dit verband moge ook worden verwe-zen naar het eveneens door de Inspec-teur genoemde ongeval van de Con-fiance. Tenslotte acht de Commissie het nuttig nog eens te wijzen op het nut van het dragen van reddinggordels en het zich niet in de kajuit bevinden wanneer op vaarwateren als de onderhavige wordt gevaren.

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

9 juni 1999.

Mr. P.P. Vreede, voorzitter.

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