

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 2-3/1999

Verslag inzake de aanvaringen van het motorvrachtschip 'Batavier':

1. met motorjacht 'Luctor' op de Gouwe bij Waddinxveen op 29 juli 1998.

2. met motorjacht 'Whirlwind' op het Aarkanaal te Alphen a.d. Rijn op 10 augustus 1998.

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

1. Het onderzoek

Inzake aanvaring 1. Kreeg de Commissie de beschikking over een proces-verbaal met schets en foto's opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afd. IJmond, houdende de verklaringen van:

- De schipper van het m.s. 'Batavier'.
- De brugwachter van de hefbrug te Waddinxveen.
- De schipper van het motorjacht 'Luctor'.

Inzake aanvaring 2. Over een proces-verbaal met schets, eveneens opgemaakt door het K.L.P.D. Afd. IJmond, houdende de verklaringen van:

- De schipper van het m.s. 'Batavier'.
- De schipper van het motorjacht 'Whirlwind' en die van zijn echtgenote.
- De schipper van het motorjacht 'Marcel'.
- Een opvarende van het motorjacht 'Bopodri'.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter openbare zitting van de Commissie van 26 januari 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd en verschenen:

M.A. Kosten en L.H.M. Kosten, schippers van het m.s. 'Batavier'.

J.H. van Boven, schipper van het motorjacht 'Luctor'.

H.G. Bakker, schipper van het motorjacht 'Whirlwind'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en A.J.A. Kroes en J. van Dijk van het K.L.P.D. Afdeling IJmond.

2. De toedracht

De 'Batavier' is een motorvrachtschip van 494,57 ton, lengte 50,00 m., breedte 6,60 m., diepgang 1,50 m. De motor heeft een vermogen van 246,00 kW.

Het vaartuig is uitgerust met een boegschroefinstallatie.

De 'Luctor' is een motorjacht met lengte 7,00 m., breedte 2,40 m. De motor heeft een vermogen van 30,00 kW.

De 'Whirlwind' is een motorjacht met lengte 8,20 m., breedte 2,30 m. Het is uitgerust met een buitenboordmotor. Aanvaring 1. Het m.s. 'Batavier' voer op 29 juli 1998 omstreeks 12.00 uur op de Gouwe te Waddinxveen, evenals de 'Luctor'.

Beide schepen naderden de hefbrug te Waddinxveen. Bij het opengaan van de brug voeren beide vaartuigen in de richting van de brug. Plotseling stuurde de 'Luctor' bakboord uit, kwam dwars voor de 'Batavier' terecht en werd aan bakboord geraakt, waardoor de 'Luctor' slagzij maakte en water schepte. Aanvaring 2. Het motorschip 'Batavier' en het motorjacht 'Whirlwind' voeren op 10 augustus 1998 te 18.55 uur op het Aarkanaal ter hoogte van Alphen a/d Rijn, kilometer 0,80, in de richting van de Gouwesluis. Het m.s. 'Batavier' voer met het voorschip tegen het roer en de achterpreekstoel van de 'Luctor'. De schippers van beide schepen hadden elkaar in het geheel niet opgemerkt.

Ter zitting hebben verklaard:

J.H. van Boven, schipper van het motorjacht 'Luctor':

'Het was de eerste vakantie met de boot. We hadden al wel kleine stukjes gevaren. Ik heb geen vaarbewijs. Ik had wel thuis uit een boekje gestudeerd. Er zit een hoorn op de boot. Op het laatste moment heb ik die gebruikt. Twijfels over dat wij niet gezien werden kwamen pas op het laatste moment. Ik was al stuurboord gaan varen om mij aan de 'Batavier' te laten zien en ik dacht ook dat zij mij gezien hadden. Als er een iets grotere afstand tot de brug was geweest had ik ruimte gehad om voor de brug te blijven. Dat de hefbrug toch omhoog ging had ik op dat moment niet verwacht. Ik kon onder de brug door, de 'Batavier' niet. Ik zit zonder communicatiemiddel. Dat is inderdaad een gebrek.'

M.A. Kosten, schipper van het m.s. 'Batavier':

Toen ik aan kwam varen zag ik drie of

vier jachten voor de brug liggen. Ik zat tegen de middellijn van het vaarwater. Er kwamen ook jachten van de andere kant, waarmee de 'Luctor' in de clinch gekomen zou zijn. De brug geeft als hij open gaat aan beide kanten groen licht. 150 meter vanaf de brug lagen we echt helemaal stil. De aanvaring gebeurde m.i. 120 m. vanaf de brug. Bij achteruit draaien liggen we vrijwel direct stil. Na de aanvaring heb ik nog geen 5 m. vooruit gevaren.'

L.H.M. Kosten, schipper van het m.s. 'Batavier':

'In de verklaring opgenomen door de Politie zitten geen fouten. Ik heb een blinde hoek voor het schip van 70 m. We gaan nooit zitten in de stuurhut. We kijken aan bakboord en aan stuurboord. Als wij de 'Whirlwind' gezien hadden, hadden wij dat jacht beslist niet geraakt. Onze snelheid was amper 4 km.'

H.G. Bakker, schipper van het motorjacht 'Whirlwind':

'Ik vaar al 16 jaar op het jacht. Ik heb geen vaarbewijs. Er is een flauwe bocht in het vaarwater naar links. Ik heb het binnenschip in het geheel niet gezien. We voeren op de buitenboordmotor.'

Mevrouw Hermina Somsen, echtgenote van H.G. Bakker.:

'We hebben daar wel eens op zondag gevaren en toen was het helemaal niet druk. Ik wist dan ook niet dat het een druk bevaren vaarwater was. Alles ging voor mij ontzettend snel. Vlak voor de aanvaring was ik naar de hoofdmotor aan het kijken.'

A.J.A. Kroes en J. van Dijk van het K.L.P.D. Afd. IJmond.:

'De blinde hoek is opgenomen toen de 'Batavier' stil lag. De mast van de 'Whirlwind' was niet aan boord. Van af de Zeijer brug tot aan de brug van Alphen is het vaarwater goed te overzien.'

3. Standpunt van de inspecteur

Twee maal in een periode van 3 weken werd door de Politiediensten een onderzoek ingesteld naar een aanvaring waarbij het motortankschip 'Batavier' betrokken was. Met name de lering die uit beide voorvallen kan worden

getrokken was de reden deze voorvallen aan de Commissie voor te leggen. Op 29 juli 1998 kwam de 'Batavier' onder schipper Marinus Adriaan Kosten in aanvaring met het motorjacht 'Luctor'. Uit het onderzoek blijkt dat de schipper na marifooncontact met de brugwachter, de vaart uit zijn schip haalde; dat was op circa 500 meter van de brug. Toen hij het groene licht kreeg en vooruit gaf, was de afstand tot de brug zo'n 120 meter en tot de stuurboordse wal circa 10 meter. Hij had toen de 'Luctor' aan stuurboordzijde van zijn boeg. Korte tijd later, vrijwel tegelijkertijd met een waarschuwing van de brugwachter, zag hij de boeg van het jacht aan bakboord verschijnen. Schipper Van Boven van het jacht 'Luctor' was de brug tot circa 100 meter genaderd, toen deze opening. Volgens getuigen lag de 'Luctor' tenminste enige minuten nabij de 1^e en 2^e afmeerpalen te drijven (dat is op circa 80 meter afstand tot de brug), en toen de brug opening, hadden de 'Batavier' en 'Luctor' min of meer gelijktijdig aangezet om de brug te passeren; de 'Luctor' voer toen net voor of gelijk op met de 'Batavier'. Toen schipper Van Boven achterom keek, zag hij de 'Batavier' beangstigend dichtbij; hij voer toen ongeveer midden voor dat schip. Hij gaf vooruit en daarna bakboordroer, kwam dwars voor de 'Batavier' en werd aangevaren. De familie Van Boven kon zich gelukkig in veiligheid brengen. Voordat de brug geopend was, verzamen zich aan beide zijden een aantal schepen. Na de opening gaf de brugwachter het groene licht voor beide zijden. Het geven van het groene licht voor beide zijden is eerder regel dan uitzondering; de breedte van de brugopening, circa 25 meter, is daarvoor geen belemmering. De aanvaring was opmerkelijk omdat de beide schippers zich bewust waren van elkaars aanwezigheid. Ik concludeer dat de 'Luctor' voor de 'Batavier' is overgelopen en dat de 'Luctor' voor schipper Kosten ongemerkt in de dode hoek was verdwenen; dit vond plaats in zeer korte tijd en op zeer korte afstand. Alle getuigen verklaarden dat alles bij een geringe snelheid plaats vond. Schipper Van Boven was van plan als eerste door de brug te gaan; hij verleende geen voorrang aan de beroepsvaart. Pas op het laatste moment gaf hij een geluidsssein. Hij was sedert november

1997 eigenaar van het schip; zijn ervaring had hij opgedaan in de weekeinden. Hij had geen vaarbewijs (hoewel niet voorgeschreven). Dezerzijds een woord van hulde aan de brugwachter die door zijn alertheid een waarschuwing kon geven en aan allen die betrokken waren bij de redding van de opvarenden van de 'Luctor'. De tweede aanvaring vond plaats op 20 augustus 1998 met het jacht 'Whirlwind'; toen werd de 'Batavier' bestuurd door schipper Levinus Hendrikus Marinus Kosten (vader). Hij voer het jacht van achteren aan. De waarschuwingen door omstanders konden de aanvaring niet meer voorkomen. Zijn snelheid was circa 3 à 4 km; hij had het jacht niet gezien. Het jacht 'Whirlwind' was voor schipper Kosten ongemerkt in de dode hoek van de 'Batavier' gekomen. Schipper Kosten achtte zijn dode hoek niet te groot; bovendien liep hij regelmatig heen en weer en ging, indien nodig, op een verhoging staan. Er is nu een camera op zijn voorschip geplaatst. Ook schipper Bakker van de 'Whirlwind' had de 'Batavier' niet gezien. Het jacht voer langzaam op het midden van het vaarwater. Voor de voortstuwing werd de buitenboordmotor gebruikt omdat de ingebouwde motor kort daarvoor defect was geraakt. Hij verklaarde dat hij gefocuseerd was op de brug en bezig met de route; ik sluit niet uit dat de opvarenden waren afgeleid door de problemen met de motor. In de beide onderzoeken wordt getuigd dat de schippers van de 'Batavier' zoals gebruikelijk rustig en voorzichtig hadden gevaren; mede daardoor zijn de gevolgen, hoewel ernstig, beperkt gebleven. Kennelijk hielp ook niet voorkomen dat de 'door de ervaring van 29 juli gewaarschuwde schipper, die nu behoorlijk scherp op recreatievaart lette' hetzelfde overkwam. Uit de onderzoeken blijkt dat de dode hoek en het houden van goede uitkijk een grote rol spelen. Beroeps- en recreatievaart, moeten rekening houden met het bestaan van een dode hoek. Bij het optreden van een dode hoek moeten schippers de wettelijk verplichte maatregelen nemen. Deze (en andere) voorvallen tonen duidelijk de korte tijd waarin zich gevaarlijke situaties kunnen ontwikkelen. Het is opmerkelijk dat de schippers wel andere schepen en zaken zagen, maar juist niet het voor hen risicovolle vaartuig. Naast het uitvoeren van niet voor

de veilige navigatie van belang zijnde zaken, werd het houden van goede uitkijk kennelijk beïnvloed door andere factoren. Het is bekend dat bij het naderen en passeren van een brug meerdere activiteiten moeten worden ontplooid, ook dat de verandering van de vorm van het vaarwater en een drukke verkeerssituatie bij een brug kunnen behoorlijk afleiden. Uit meerdere onderzoeken is bekend dat de recreatieve vaarweggebruiker dit op een andere manier ervaart dan de beroepsgebruiker.

4. Het oordeel van de Commissie

Eerst zal nader worden ingegaan op de toedracht van beide aanvaringen.

De Luctor

Mede op grond van door de politie in het proces-verbaal opgenomen verklaringen van niet bij de aanvaring betrokkenen – de brugwachter en een opvarende van een ander pleziervaartuig – neemt de Commissie aan dat de Luctor zich reeds in de dode hoek maar nog aan stuurboord voor de Batavier bevond, toen de Luctor naar bakboord van koers veranderde en aldus terecht kwam onder de voorstevens van de Batavier, die slechts even tevoren weer haar – zeer geringe – vaart had opgenomen. Onaannemelijk acht de Commissie derhalve de lezing van de schipper van de Luctor dat hij al enige tijd recht voor de Batavier zou hebben gevaren en toen op het naderen van de Batavier min of meer in paniek naar bakboord zou hebben gestuurd.

Whirlwind

Hier moet wel worden aangenomen dat dit vaartuig al enige tijd ongeveer in het midden van het vaarwater moet hebben gevaren, toen de Batavier het raakte.

Beschouwingen

1. Het valt op dat in beide aanvaringen alle outsider getuigen verklaren dat de Batavier met zeer matige vaart heeft gevaren en de schippers Sr. en Jr. direct hebben gereageerd, toen de aanraking met het vooruit varende vaartuig werd opgemerkt.

In het geval van de Luctor valt niet in te zien hoe de schipper van de Batavier had kunnen en moeten voorzien dat dit vaartuig plotseling voor de boeg van zijn schip zou komen. In dat van de Whirlwind is niet duidelijk geworden

waarom de toen aan het roer staande schipper dit vaarttuig heeft gemist.

2. Geen der opvarenden van de beide pleziervaartuigen heeft er kennelijk bij stilgestaan dat zogenaamde kleine vaartuigen – artikel 1.01 sub i BPR – verplicht zijn aan een ander schip (maar niet aan een ander klein schip) de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te vervolgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen dat dit te zynen gerieve uitwijkt, aldus artikel 6.02, lid 2, BPR.

In het geval van de Luctor heeft de schipper zeer nadrukkelijk deze regel overtreden, waar hij verklaart enige tijd voor de Batavier uit te hebben gevaren; in dat van de Whirlwind is in het geheel niet op achterop komende vaart gelet.

3. De Commissie heeft er waardering voor dat de schipper van de Batavier heeft besloten op het voorschip een camera te plaatsen en een monitor in de stuurhut. Hij vaart ter plaatse dikwijls, zoals verscheidene getuigen hebben bevestigd en hij wordt aldus regelmatig met pleziervaart – kennelijk niet steeds op de hoogte van reglementen en soms zonder ervaring – geconfronteerd. Niettemin acht de Commissie het te ver gaan van alle beroepsvaart te velangen extra uitkijk apparatuur zoals hier bedoeld op schepen aan te brengen.

Aanbevelingen

1. Het klein vaarbewijs dient verplicht te worden gesteld op vaarwateren, waar ook beroepsvaart met niet-kleine schepen is te verwachten.

Het is de Commissie niet ontgaan dat watersportorganisaties niets in een vaarbewijs voor kleine pleziervaartuigen zien en zij de voorkeur geven aan meer voorlichting. De Commissie vraagt zich af hoe dit zonder de verplichting tot het hebben van een klein vaarbewijs te realiseren is. Het geval van de Whirlwind duidt er op dat zelfs een pleziervaarder, die al 16 jaar vaart, kennelijk het reglement niet goed kent en dat van de Luctor geeft aan dat men meent zo maar te kunnen gaan varen, alleen een boekje – welk is niet duidelijk geworden – gelezen hebbend.

2. Bestudeerd dient te worden de mogelijkheid om kleine vaartuigen voor achtop komende vaart gemakkelijker herkenbaar te maken dan thans het geval is.

De Commissie realiseert zich dat kleine vaartuigen redelijkerwijs niet zonder meer kunnen worden verplicht een

mast te voeren van enige hoogte, dit gezien de vele bruggen die veelal op plezier-vaarwegen te passeren zijn. Niettemin zou bij voorbeeld gestudeerd kunnen worden op niet al te kostbare flexibele mastjes met aan de bovenzijde een vlaggetje of iets naar achteren refectierend.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters K.J. van Dorsten en Jhr. F. Th. Laman Trip en Ir H.L. de Beijer als secretaris.

25 maart 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.