

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 4/1999

Verslag inzake het kapseizen en zinken van de zeilshokker 'Witte Olifant' op het IJsselmeer op 21 mei 1998.

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

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, Waterpolitie Groep Enkhuizen, houdende de verklaringen van:

- De schipper en de matroos van de shokker 'Witte Olifant'.
- Een viertal opvarenden van dit schip.
- Een voormalig schipper van de 'Witte Olifant'.

Voorts over een aanvullend proces-verbaal eveneens opgemaakt door voormelde Waterpolitie, Groep Enkhuizen waarin opgenomen aanvullende verklaringen van de onder a. en c. genoemde personen en over een onderzoeksrapport betreffende stabiliteit, diepgang en positie van het vaartuig en weersomstandigheden, opgemaakt door H. Kuperus, senior expert van Scheepvaartinspectie.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter openbare zitting van de Commissie van 9 februari 1999.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd en verschenen A. Terpstra, schipper/eigenaar van de 'Witte Olifant'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden, H. Kuperus, senior expert Scheepvaartinspectie en G.E.H. van het Hof en S. Aalbers, resp. Brigadier en Hoofdagent van Politie Groep Enkhuizen.

Na de zitting heeft de Commissie nog ontvangen een procesverbaal van een voorlopig onderzoek, ingesteld door genoemde inspecteur, voorzien van opmerkingen van de hand van genoemde schipper A. Terpstra.

2. De toedracht

De 'Witte Olifant' is een loodsschokker

van 27 BRT. lengte 17,62 m., breedte 5,60 m., diepgang 2,05 m. De motor heeft een vermogen van 105 pk. Ten tijde van het ongeval voerde het schip het grootzeil (niet gereefd), de fok en een kluiver.

Op 21 mei 1998 vertrok de 'Witte Olifant' om 10.20 uur uit Enkhuizen met bestemming Makkum. De wind was Noordwest, 6 Beaufort met windstoten tot 7 Beaufort. Behalve schipper A.

Terpstra waren aan boord Nicole Henebohl, die voor het eerst als matroos meevoer en acht passagiers.

Teneinde twee losgeraakte rakbanden te repareren gaf de schipper het roer over aan een passagier, een ervaren zeiler, met opdracht tussen tien en dertig graden te sturen. Na ongeveer een kwartier op deze koers van ongeveer tien graden gevaren te hebben sloeg het schip omstreeks 14.10 uur plotseling om. Daarbij draaide het schip 180 graden en zonk rechtstandig. De opvarenden raakten allen te water. Tussen 14.14 uur en 14.33 uur waren alle overlevenden uit het water. Twee personen werden vermist. Het stoffelijk overschot van de passagier aan het roer werd in de kajuit gevonden en om 16.10 uur werd het stoffelijk overschot van de andere vermiste passagier geborgen.

Op vrijdag 22 mei 1998 werd de 'Witte Olifant' gelicht en overgebracht naar Enkhuizen.

Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:

A. Terpstra, schipper/eigenaar van de 'Witte Olifant':

'Ik heb het proces-verbaal gezien. Mijn verklaring daarin is in overeenstemming met de feiten. Achter de kuip bevindt zich geen waterdicht schot. Wij lagen al behoorlijk plat. Met dit type schepen is het mogelijk en gebruikelijk met windkracht 6 à 6.1/2 met vol tuig te varen. Het was mijn tweede seizoen op dit schip. De maat was de eerste dag aan boord. Zij had al vaak meegezeild als passagier. Ik was de enige ervarene aan boord. Ik heb met zo'n zelfde schip wel grotere hellingen meegemaakt als die wij nu hadden. Stoten ter plekke is eigenlijk niet mogelijk. Na dit ongeluk ga je er toch over nadenken of ik de

volgende keer weer met hetzelfde tuig vaar onder de zelfde omstandigheden. Ik achtte het verantwoord. De fokkeschoot was belegd op een kinnebakblok en met een hand gemakkelijk los te halen. Ik vraag altijd of mijn passagiers kunnen zwemmen. In een inleidend gesprek komt dat aan de orde. Ik weet niet precies of het de tweede en de derde of de derde en de vierde rakband waren welke losgeschoten waren. Die moeten in die buien losgeraakt zijn. Ik zag mijn maat niet naar boven gaan dus deed ik het zelf. Ik had dat overigens nog nooit bij de hand gehad. Ik weeg 85 kg en ik zat in de mast twee meter boven de giek. De redding vond ik langzaam verlopen. Ik heb vier jachten geteld die om het schip heen cirkelden. Wij hebben wel een half uur in het water gelegen. Ik weet zeker dat ik geen windvlaag heb gehad. De staakabel waarmee het zwaard opgehaald werd is vers gebroken, m.i. door raken. Ook waren er sporen op het zwaard, verse beschadigingen welke m.i. ook door raken zijn ontstaan.'

Verbalisanten G.E.H. van 't Hof en S. Aalbers.:

'In dit geval ging het zo snel dat er vanaf het jacht geen alarm met de wal gegeven kon worden. Het was slecht weer. Jachten in de omgeving durfden niet dichtbij te komen. Er zijn geruchten over wrakken in het IJsselmeer. We kunnen er in het voorjaar nog wel eens gaan dreggen. Zowel de bout in de toggle als de staaldraad zijn gebroken en de rest van de talie is geheel verdwenen. De oorzaak hebben wij niet boven water kunnen krijgen. Er zouden in de buurt nog pijpen boven de bodem van het IJsselmeer uitkomen. De heer Ottenheim, de passagier aan het roer, is achter het schip aangetroffen. Wellicht is hij verward geraakt in het touwwerk van de schoot. De slijtplekken op de beide zwaarden kwamen overeen behalve een beschadiging op het stuurboordzwaard ter hoogte van de plaats waar het zwaard in neerwaartse toestand de onderkant van het schip kan raken.'

H. Kuperus, senior-expert Scheepvaartinspectie.:

'Het schip is goedgekeurd voor de vaart

op zee, dus met zeegang. De dynamische stabiliteit is hier van weinig invloed geweest. Alleen tengevolge van de wind is omslaan van het schip niet mogelijk. Er moet iets extra's geweest zijn. Plotse-linge windvlagen zijn door het K.N.M.I. niet gemeten. Het feit dat iemand in de mast zat kan evenmin van invloed geweest zijn. De reststabiliteit is weliswaar gering, maar er is wel voldoende speelruimte.'

3. Standpunt van de inspecteur

Namens het Hoofd van de Scheepvaart-inspectie spreek ik mijn deelneming uit aan de nabestaanden van de twee opvarenden die bij deze scheepsramp om het leven kwamen.

Het kapseizen van de zeilschokker 'Witte Olifant' op 21 mei 1998 en de gevolgen daarvan was aanleiding het voorlopige onderzoek aan de Commissie te overleggen. Voor zover bekend had een soortgelijk voorval zich met dit schip of haar zusterschepen niet eerder plaatsgevonden. Er werd een groot-scheepse reddings- en bergingsactie ingezet. Dezerzijds een woord van hulde aan alle redders en personen die zich hebben ingezet voor de redding.

Uit het onderzoek blijkt dat de 'Witte Olifant' een korte actieve zeiltocht maakte met 8 betalende passagiers; verder waren aan boord schipper Terpstra en zijn maat, mevrouw Hennebohl. De passagiers werden geacht te helpen bij de diverse werkzaamheden. De wind was noordwestelijk, kracht 6 Bf met windstoten tot 15 m/s (ruim 7 Bf). Het schip voerde het grootzeil, de fok en de kleine kluiver; geen van de zeilen was gereefd. De schoten waren vastgezet, omdat de krachten op de zeilen te groot waren om continue in de hand te houden. Er werd 'sportief/fanatiek' gezeild. Tot aan het ongeval kwam er geen 'vast water' aan dek. Het schip voldeed aan de geldende voorschriften. De redding-middelen waren klaar voor gebruik. De schipper droeg een zeilpak met extra drijfvermogen; geen van de overige opvarenden droeg een reddingmiddel. De reddingmiddelen konden niet meer worden bereikt.

Kort voor het kapseizen waren er 2 rakbanden van het grootzeil los geraakt. Het was noodzakelijk dat vast te zetten. De schipper moest daarvoor circa 3 tot 5 meter in de mast klimmen. Omdat passagier Ottenheim zeilervaring had, gaf de schipper hem het roer met orders een bij-de-windse koers te sturen.; de schipper had geen aanmer-

kingen op zijn stuurmanskunst. Vanuit de mast had de schipper overzicht op de stuurpositie.

Op het moment van kapseizen kreeg de schipper het gevoel alsof het schip onder hem vandaan werd 'geschopt'. Er werd geen schok gevoeld; het schip lag in enkele seconden op haar zij. Hij weet niet of hij orders heeft geroepen. Alle getuigen verklaarden dat het schip op deze koers behoorlijk scheef lag. Nadat het schip was gekanteld, liep het in een tijdsverloop van circa 5 minuten vol en zonk; daarbij kwam zij rechtstandig op de bodem te staan. Alle opvarenden raakten in het koude water. Roerganger Ottenheim werd later verdrongen achter het schip aangetroffen, verstrikt in de loshangende lijnen, reanimatie mocht niet meer baten. Hij was zwemmend gezien; één getuige verklaarde dat opvarende Ottenheim een 'schreklichen Gesichtsausdruck' had en 'möglicherweise einen Herzinfarkt hat erlitten'. Ook ik sluit de mogelijkheid van een acute ziekte niet geheel uit. Opvarende Fischer werd verdrongen in de accommodatie aangetroffen.

Eén passagier is nog steeds onder medische behandeling.

De directe oorzaak van het kapseizen was onvoldoende stabiliteit bij die zeilconditie op dat moment. De schipper ging met betrekking tot de stabiliteit af op zijn ruime ervaring met het schip, waarbij hij ook reizen had gemaakt bij zwaar weer. De schipper achtte het gevoerde zeil voor de omstandigheden juist; getuige Schoen kwam tot dezelfde conclusie. Expert Kuperus van de Scheepvaartininspectie stelde vast dat de stabiliteit ruimschoots voldeed aan de voor de zeevaart gestelde eisen. De Binnenschepenwet heeft geen voorschriften voor stabiliteit van zeilende passagiersschepen. De expert kwam tot de conclusie dat het niet aannemelijk was dat het schip alleen door de combinatie van wind en golven was omgeslagen. De scheepsbouwkundig adviseur kwam tot een soortgelijke conclusie; hij maakte daarbij de kanttekening dat bij windsnelheden van 15 m/s de veiligheidsmarge van de stabiliteit dan uiterst gering was. De goedgekeurde stabiliteitsberekeningen gaan uit van een constante windbelasting van 7 kg/m², overeenkomend met een windsnelheid van 10 m/s. Dit is in feite de veiligheidsmarge.

Gezien de veiligheidsmarge kon het schip door een relatief geringe kracht uit haar evenwicht worden gebracht.

Dit kan zijn een plotselinge windvlaag of een golfbeweging, ook ik sluit niet uit dat het zwaard tegen 'iets' is aangelopen. Bij de berging van het schip werd opmerkelijke schade aan stuurboord zwaard geconstateerd en was de ophanging van het zwaard verdwenen. Ook stond het zwaard omhoog alsof het wilde opdrijven. Ik sluit niet uit dat dit mogelijk is ontstaan toen het schip over stuurboord zonk en het zwaard mogelijk als eerste de bodem raakte.

Dit verklaart niet waarom de zwaardtatie was gebroken. Een onderzoek door de Dienst Rijkswaterstaat, waarbij een gebied van 1 vierkante kilometer rond de positie 52° 47,40' Noord en 05° 11,23' Oost werd afgezocht, leverde niets concreets op. Ik merk op dat dit een andere positie is dan die genoemd in het Politieonderzoek.

Voor de beroepsgroep zou een onderzoek rond de plaats van het ongeval belangrijk zijn.

Ook kan het vastzetten van de schoten van invloed zijn geweest op het kapseizen. De aanwezigheid van de schipper in de mast zal een geringe invloed hebben gehad op de stabiliteit.

Ik ondersteun het advies van de scheepsbouwkundig adviseur om met betrekking tot de stabiliteit in overleg te treden met de bedrijfstak zeilende passagiersschepen. Kennis van de dynamische stabiliteitscriteria bij windkracht en windstoten, is een vereiste. Dit onderzoek toont aan dat ruime ervaring alleen niet altijd een maatstaf is om te kunnen beoordelen of de situatie veilig is.

Met betrekking tot de redding is het opmerkelijk dat het circa 20 minuten duurde voordat alle drenkelingen uit het water waren gehaald; temeer omdat er schepen in de nabijheid waren. De redenen daarvoor zijn niet bekend. De schipper verklaarde dat in de nabijheid drijvende schippers hem duidelijk dat een noodsein was uitgezonden. Nu moest er een rubberboot bestuurd door 2 jongemannen van de wal komen om de personen uit het water te halen. Twee personen moesten worden behandeld voor verschijnselen van onderkoeling. De gevaren van onderkoeling en verdrinking moeten elke vaarweggebruiker bekend zijn, met name op de ruime wateren en men aangewezen kan zijn op eigen reddingmiddelen. Op de 'Witte Olifant' waren voor de passagiers geen overlevingspakken, reddingvlot of andere drijvende middelen aanwezig. Het gaat te ver in te gaan op het aspect

van onderzoeking, ik verwijs daarvoor naar hetgeen daarover is gepubliceerd door de Medisch Adviseur van de Scheepvaartinspectie drs. H. Locht. In meerdere onderzoeken van de Commissie zowel als de Raad voor de Scheepvaart werd aangevoerd dat het dragen van reddingmiddelen bij bepaalde activiteiten niet doenlijk zou zijn; tegelijkertijd is bekend dat personen die die uitrusting niet droegen soms niet levend konden worden gered. In de handel zijn diverse doelmatige reddingen drijvende middelen te koop die opvarenden tijdens watersportactiviteiten nauwelijks hinderen en toch een redelijke mate van bescherming bieden. Dat schepper Terpstra op 21 mei 1998 formeel niet in het bezit was van het juiste vaarbewijs heeft mijns inziens geen invloed gehad op het ontstaan van het ongeval. Met betrekking tot de bemanning is het opmerkelijk dat voor de maat slechts enige vaardigheid wordt vereist en dat de werkgever geen werkervaring maar slechts enige ervaring met zeilschepen nodig achtte.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie sluit zich aan bij de woorden van meelevende van de Inspecteur met de nabestaanden van de twee bij deze scheepsramp omgekomen opvarenden van de Witte Olifant. De Commissie kan zich vinden in de beschouwingen van de Inspecteur omtrent de toedracht, de mogelijke oorzaak van- en de lering die uit deze ramp is te trekken.

Voorts ondersteunt de Commissie de suggestie van een onderzoek rond de plaats van het ongeval en dit met name met betrekking tot de vraag of zich ter plaatse op de bodem een obstakel heeft bevonden dat een verklaring kan geven van het kapseizen van de Witte Olifant. Niettemin acht de Commissie het gewenst aan te bevelen – los van het resultaat van bedoeld nader onderzoek – dat op vaartuigen als de Witte Olifant op vaarwateren als hier bevaren werd, steeds naast de bekwame schipper een ervaren maat aan boord is. Er kan iets onverwachts gebeuren – zoals deze ramp illustreert – dat de volle aandacht van de schipper vraagt. In dat geval dient er een bekwame tweede man/vrouw aan boord te zijn om de taak van de schipper te kunnen overnemen.

Tenslotte ondersteunt de Commissie de aanbeveling dat bij deze soort reizen adequate reddingmiddelen ter beschik-

king zijn. Op schepen die al dan niet met gasten op open water varen, dient minimaal een reddingvlot of ander drijvend reddingmiddel met voldoende capaciteit voor het aantal opvarenden aan dek of gesleept (bijboot, rubberboot) aanwezig te zijn. Onder de gegeven omstandigheden had de schipper de opvarenden minimaal moeten verplichten om de aanwezige zwemvesten te benutten. De kosten van doelmatige reddingmiddelen en de – ook naar de overtuiging van de Commissie overigens zeer geringe beperkingen in bewegingsvrijheid – dienen op de koop toe te worden genomen, wanneer aan de onderhavige soort vaartochten wordt deelgenomen.

*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. 19 april 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).