

Botsende boten

tekst J. Visscher
beeld RD, Henk Visscher

Een tankschip ramde enkele weken geleden de Julianabrug bij Zaandam. Bij Ridderkerk botsten vorige week een waterbus en een binnenvaartschip op elkaar. Hoe veilig is het op de Nederlandse binnenwateren?

Op het IJsselmeer kan het spoken. Binnenvaartschipper Herman Bruins Slot (28) uit Terneuzen kan daarover meepraten. „Vanaf Kampen zouden we over het IJsselmeer naar Lemmer varen”, vertelt de twintiger, die samen met zijn vrouw op de 86 meter lange Victus vaart. „We volgden de weerberichten en hadden contact met de post van Rijkswaterstaat in Lelystad. De wind zou die avond voorlopig blijven liggen. Daarom besloten we naar Lemmer te varen. Halverwege de avond trok de wind echter stevig aan. De natuur heb je niet in de hand. Je moet je gezonde verstand gebruiken: vaar met de kop op de wind. Snel doorvaren werkt averechts. Normaal gesproken varen we in drie uur van Kampen naar Lemmer, nu duurde de reis 1,5 uur langer. Gelukkig kwamen we veilig in Lemmer aan.”

Stroming
Alertheid op het water is van groot belang, benadrukt Bruins Slot. „Ook de binnenvaart wordt steeds meer een 24 uurseconomie. Dat geeft risico's. Het gevaar bestaat dat schippers wind en stroming onderschatten en onverantwoorde beslissingen nemen.”

Een deugdelijke voorbereiding is van groot belang, zegt Bruins Slot, afkomstig uit een schippersfamilie. „Zorg dat bij stormachtig weer losse dingen van het dek af zijn, zodat er geen stuk hout door een raam vliegt. Ook de overkapping van de laadruimte moet goed vastzitten. Als er een golf over je schip rolt, moet de lading droog blijven.” Een ongeluk zit „in een klein hoekje”, zegt de schipper. „Je kunt uitglijden als je bijvoorbeeld in een sluis een touw vastmaakt.”

Gevaarlijke lading
Op de Nederlandse binnenwateren gaat het geregeld mis. Jaarlijks doen zich honderden scheepsongevallen voor, blijkt uit cijfers van Rijkswaterstaat. Meer dan eens betreft het schepen met een gevaarlijke lading. Bij een belangrijk deel van de incidenten botst een vaartuig op infrastructuur (zoals een kade) of rammen schepen elkaar (zie grafieken). Ongevallen ontstaan vooral door

„bedieningsfouten en onoplettendheid”, schrijft Rijkswaterstaat in de meest recente rapportage Nautische veiligheid, die van eind 2013.

Aan de veiligheid op het water valt genoeg te verbeteren. Dat staat als een paal boven water voor Erwin Tijssen, beleidsadviseur milieu en veiligheid bij Koninklijke BLN-Schuttevaer, een brancheorganisatie voor de binnenvaart. „Ik vind het aantal ongevallen te hoog. Jaarlijks vallen er doden in de vrachtaart. Dat is onacceptabel. Ik denk bijvoorbeeld aan een ongeval op de Merwede. Bij het poetsen van het gangboord gleed een matroos uit. Hij viel overboord en verdronk. Onlangs voer een schip tegen de Julianabrug bij Zaandam. Ik ken de precieze toedracht niet, maar dan schiet wel door mijn hoofd: dit had niet hoeven.”



Van Helvoirt.
beeld CBRB

In de binnenvaart zegt Tijssen nog veel te vaak achteloosheid tegen te komen. „Ik hoor schippers zeggen dat ze eigenlijk nauwelijks een reddingsvest dragen, ook niet bij zwaar weer. „Het gaat al dertig jaar goed”, vertellen ze dan. Pas moest een schip een bemanningslid afzetten. Het schip voer langzaam naar de wal, zonder af te meren. De opvarende sprong op de kant en kwam ten val. Nog een voorbeeld. Een binnenvaartschipper liet weten dat hij het dek niet had voorzien van anti-slipverf, omdat anders zijn dek er minder mooi uit zou zien. Dan stel ik: je eerste zorg moet zijn dat je bemanning niet uitglijdt en daardoor overboord kan slaan.”

Waarschuwingen
Om de scheepvaart veiliger te maken, is in 2013 binnen de binnenvaartsector het Platform Zero Incidents (PZI) opgericht. Een platform dus dat nul incidenten nastreeft. De organisatie maakt bijvoorbeeld instructiefilms om de veiligheid aan boord te verbeteren. Ook heeft het platform inmiddels enkele „safety alerts” (veiligheids-waarschuwingen) uit doen gaan.

Enkele weken geleden wees het PZI binnenvaartschippers bijvoorbeeld op navigatierisico's bij laagwater. Eerder waarschuwde het PZI varende voor afdalen in besloten scheepsruimtes. Tijssen, voorzitter van het platform: „De aanleiding was een ongeval op een dubbelwandig vrachtschip in Oostenrijk. Vier bemanningsleden zijn door zuurstofgebrek gestikt in een ruimte tussen de opslagtank en de scheepswand. Waarschijnlijk liet de terugkeer van de eerste man die de ruimte inging om naar een lekkage te kijken, lang op zich wachten.

Vervolgens gingen ongeruste collega's achter hem aan en stierven zij ook. Hoewel het keihard klinkt, is ons advies: als je collega niet terugkeert uit een afgesloten ruimte, moet je níét meteen achter hem aan gaan. Informeer de hulpdiensten en ga alleen zelf naar beneden als je bijvoorbeeld voorzien bent van een luchtfles.”

Weinig loopruimte
Punt van zorg is dat menig binnenvaartschip aan de zijkant geen relingen heeft, geeft Tijssen aan. „Doordat de luikwagens, een systeem dat de overkapping van de laadruimte kan verplaatsen, vaak veel ruimte in beslag neemt, blijft er veelal weinig loopruimte over. Met het gevaar

„Voorzie nieuwe binnenvaartschepen van relingen”

dat iemand door uitglijden of een misstap overboord valt. Soms zekeren mensen zich aan een veiligheidslijn, maar dat gebeurt lang niet altijd. Ik zou willen dat nieuwe binnenvaartschepen wél worden voorzien van relingen.”

In het Binnenvaartpolitie-reglement zijn per 1 januari regels voor zwemvestgebruik op binnenvaartschepen aangescherpt. Opvarenden moeten zo'n vest bijvoorbeeld dragen „aan dekken in het gangboord, indien verschaningen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.”

De praktijk leert dat menige zeeman het niet zo nauw neemt met zwemvestvoorschriften. „Meer veiligheidsbewust zijn onder varende is nodig”, reageert Tijssen. „Bedenk wel dat je ook mét zwemvest natuurlijk voorzichtig moet zijn. Je moet ervoor zorgen dat je niet of heel lastig overboord kunt vallen.”



Tijssen. beeld Koninklijke BLN-Schuttevaer

Groter schip
De toegenomen scheepsgrootte maakt het verkeer op het water er ingewikkelder op, zegt Tijssen. „Het is lastiger navigeren en manoeuvreren met een groter schip. Intussen worden vaarwegen, bruggen en sluisen niet zomaar even aangepast aan grotere vaartuigen.”

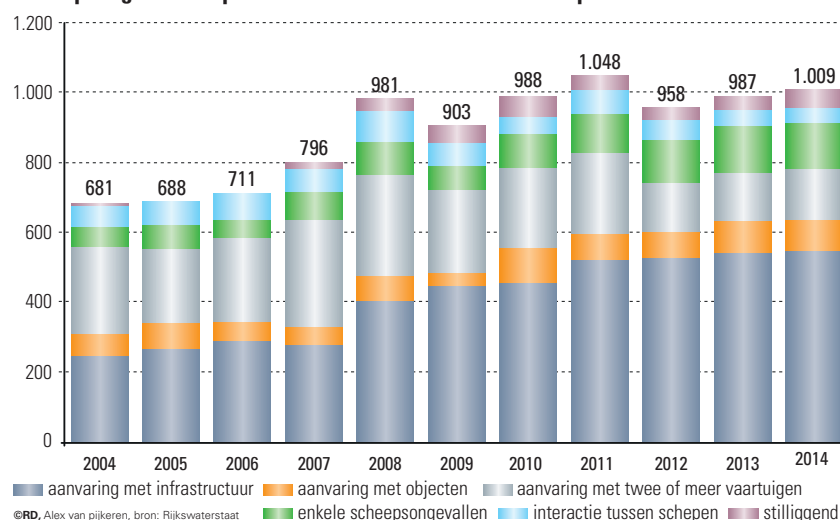


Binnenvaartschippers zijn zeker niet altijd de veroorzakers van ongevallen, geeft Tijssen aan. „We hebben nogal eens last van de recreatievaart. Denk aan mensen op jachten die de scheepvaartregels niet kennen en voor gevaarlijke situaties zorgen.”

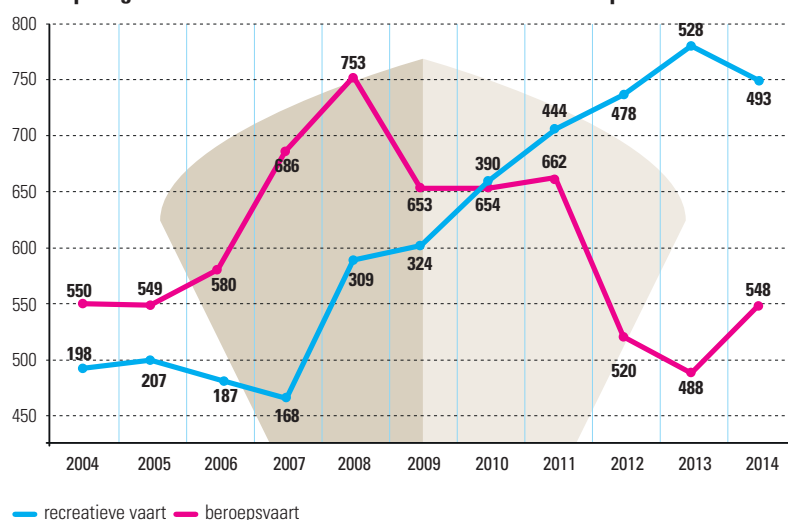
Het zit Tijssen niet lekker dat voor recreanten een vaarbewijs alleen verplicht is als hun schip langer dan 15 meter is of wanneer de motorboot sneller dan 20 kilometer per uur kan varen. „Iemand kan nu een sloep huren en zonder enige ervaring het water opgaan. Laat mensen eerst een soort examen afleggen. Vergelijk het met een fietsbewijs voor kinderen op school.”

Gevaarlijke machines
Varende hebben een „relatief gevaarlijk beroep”, zegt Maira van Helvoirt, secretaris van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), de koepelorganisatie voor grotere ondernemingen in de binnenvaart. „Zonder de gevaren zwaar aan te zet-

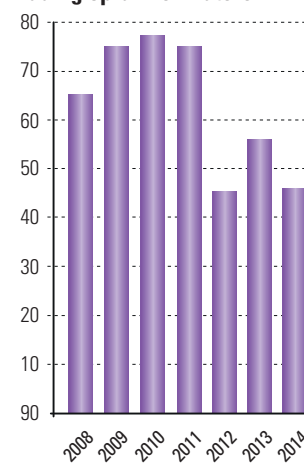
Scheepsongevallen op Nederlandse binnenwateren in de periode 2004-2014



Scheepsongevallen onderverdeeld in recreatievaart en beroepsvaart



Geregistreerde scheepsongevallen met gevaarlijke lading op binnenwateren





Scheepvaart in de buurt van Lobith, waar de Rijn Nederland binnenkomt.

ten, is het een feit dat iemand op het water overboord kan vallen en vaak met risicovolle machines werkt. Daar heeft iemand met een kantoorbaan niet mee te maken."

Toch is de binnenvaart „best een veilige sector”, aldus Van Helvoirt. „Ik kom net uit een overleg met iemand van TNO. Dat kennisinstituut is betrokken bij de herziening van het nationaal veiligheidsprofiel. De overheid wil in kaart brengen in welke sectoren er de grootste kans op een ramp is en hoe de overheid zich daarop moet voorbereiden wat betreft calamiteitenbestrijding. De TNO'er liet me weten dat zich sinds de Tweede Wereldoorlog in de binnenvaart zo'n elf scheepsrampen

voordeden. In één geval vielen er twintig slachtoffers, in de andere gevallen waren dat er minder. Op de weg vallen er vele malen meer doden."

Ook Van Helvoirt vindt dat er in de binnenvaart meer oog zou moeten zijn voor veiligheid. „Mensen in onze branche werken nogal eens op risicovolle hoogtes, bijvoorbeeld bij het stapelen van containers. Dan blijkt het praktisch vaak moeilijk om de arbovoorschriften na te leven. Al zeg ik zeker niet dat mensen de regels massaal aan hun laars lappen."

Golfslag

Dat het tussen beroeps- en recreatievaart

niet altijd botert, merkt ook Van Helvoirt. „De binnenvaart moet zich meer bewust zijn van de beperkingen van de pleziervaart én andersom. Binnenvaartschepen veroorzaken bijvoorbeeld in een sluis soms hinderlijke golfslag voor jachten. Anderzijds schieten recreatieschepen nogal eens te gemakkelijk voor een binnenvaartschip langs, terwijl de ruimte eigenlijk te krap is. Niet iedere pleziervaarder is even vaardig op het water. Als een jacht op de Loosdrechtse Plassen in de fout gaat, hoeft dat niet zo erg te zijn. Het wordt een ander verhaal als dat gebeurt op drukke vaarwegen, zoals de Waal."

Zorg over veiligheid visserij

De visserijsector in Nederland maakt zich zorgen over de veiligheid in de branche. De nieuwe generatie vissers stapt „minder zeevaartgericht opgeleid” van school aan boord. Dat heeft te maken met gewijzigd onderwijsbeleid. Navigatie en visserijkunde zijn in de vaaropleiding niet meer verplicht. De klachten staan in de recent verschenen Rapportage Ongevallen Scheepvaart van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), waarin extra aandacht is voor de visserijsector. De zorg kwam ter sprake tijdens een rondetafelgesprek in september 2015 over de veiligheid in de visserij. De Nederlandse zeevisserijvloot telt 338 schepen, zowel trawlers als kotters. Trawlerbedrijven doen meer aan veiligheidszaken dan kotterbedrijven. „De kleinere kotterbedrijven hebben minder ruimte om veiligheidsmanagementssystemen en veiligheidsfunctionarissen in te zetten en hebben niet de financiële mogelijkheden."

Tijdens het rondetafelgesprek kwam ook naar voren dat met name in de kotterbranche „lang niet alle incidenten worden gemeld”, omdat er „angst voor sancties van de overheid leeft."

De OVV staat ook stil bij het ernstige ongeval met de kotter Z85 Morgenster tijdens stormachtig weer op 28 januari 2015 in het Kanaal. Daarbij kwamen alle vier de opvarenden om: twee Urker mannen, een Belg en een Portugees. De Portugees is nog niet gevonden.

De OVV is kritisch over de veiligheidssituatie op de kotter. „De berekende stabiliteit, in de situatie waarin het vissersvaartuig werd teruggevonden op de zeebodem en welke waarschijnlijk de situatie was net voor het kapseizen en zinken, toonde aan dat overkomende zeeën het vaartuig zeer makkelijk hadden kunnen doen kapseizen. De bemanningsleden droegen geen reddingsgordels en de Emergency Position Indicating Radio Beacon (Epirb, een noodradiobaken, JV) functioneerde niet, wat de overlevingskansen van de bemanningsleden drastisch verminderd heeft." Naar aanleiding van het ongeval is geadviseerd dat schippers een instructie krijgen over mogelijk gevaarlijke situaties als gevolg van het veranderen van de –stabiliteit van– vistuig.

„Aangrijpend verhaal van schipper”

Zorg dat je boot technisch in orde is. Let op de weersverwachtingen. Ken de voorrangsregels op het water.

Dergelijke adviezen wil Rowena van der Maat zeker iedere recreatievaarder inprenten. Ze is leider van het project "Varen doe je samen". Dat beoogt de scheepvaart in Nederland veiliger te maken. Naast binnenvaart- en pleziervaartorganisaties zijn ook bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, provincies en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) bij dat project betrokken. Nederland telt zo'n 7000 binnenvaartschepen en zo'n 500.000 recreatievaartuigen, waarvan er 100.000 niet worden gebruikt.

Brokken

Van der Maat onderstreept dat beroeps- en recreatievaart rekening met elkaar moeten houden. „Je kunt watersporters vergelijken

met mensen die in de zomermaanden op hun motor stappen. Door minder routine en minder ervaring kunnen ze brokken maken. Binnenvaartschippers zijn te vergelijken met vrachtwagenchauffeurs. Zij kunnen ongelukken veroorzaken door te veel te vertrouwen op hun routine."

Varenden dienen zich bewust te zijn van andermans mogelijkheden en beperkingen, zegt Van der Maat, werkzaam bij de stichting Waterrecreatie Nederland. „Een schipper van een jacht moet beseffen dat een binnenvaartschip een dode hoek heeft. Andersom moet de binnenvaartschipper bedenken dat het voor opvarenden van een pleziervaartuig vanwege de golfslag en zuiging hinder geeft als de binnenvaartschipper bijvoorbeeld de schroef laat draaien als hij stilligt in een sluis."

Recreatievaarders dienen bekend te zijn

met de belangrijkste voorrangsregels, benadrukt ze. „Een basisregel is dat grote schepen voorrang hebben op kleine. Op open water heeft een schip van rechts voorrang.



Van der Maat. beeld Laurens van Zijp

Maar daar moeten varenden met wijsheid mee omgaan. Een zeilbootje kan een olietanker beter voor laten gaan."

Ernstige ongevallen hakken erin. Het jaar 2013 was een dieptepunt. Bij ongevallen tussen recreatie- en beroepsvaart vielen toen negen doden. Zo kwam in Zeeland een echtpaar om het leven toen hun motorboot op het Kanaal door Zuid-Beveland werd overvaren door een binnen-

vaarttanker uit Duitsland. In datzelfde jaar kwam een echtpaar om toen hun gehuurde jacht in aanvaring kwam met een vrachtschip in het Friese Prinses Margrietkanaal. De Nederlandse schipper van dat vrachtschip kreeg een voorwaardelijke taakstraf. „Hij vertelde in een interview welke impact het ongeval op hem had. Zo deed zijn zoon een vergeefse poging om een opvarende van het jacht te redden. Een aangrijpend verhaal."

Van der Maat wijst erop dat de watersportbranche uitbreiding van de vaarbewijsplicht afwijst. „Zo vindt de Hiswa Vereniging zo'n uitbreiding een onevenredige belasting voor de pleziervaart waar nut en noodzaak niet voor zijn aangetoond. Zelf vind ik wel dat je van mensen mag verlangen dat ze goed voorbereid het water opgaan. Je kunt bijvoorbeeld een watersportcursus volgen."