



JURIDISCH
Frits Hommersom
Watersportadvocaat



VEILIGHEID
Olaf Tompot
Woordvoerder KNRM



VAARPRAKTIJK
Rowena van der Maat
Varen doe je Samen!

VAAREXPERT

Lastige watersportvragen beantwoord

DE VRAAG

“Ik voer met mijn kleine motorjacht vanuit het Noordhollandsch Kanaal het IJ op bij Amsterdam. Ik wilde naar de Sixhaven meteen om de hoek aan bakboord, daarom hield ik bij het uitvaren bakboordwal. Precies op dat stukje kreeg ik echter een officiële waarschuwing wegens verkeerde wal varen. Maar twee keer het IJ oversteken is toch veel gevaarlijker?”

Jan Hamers

de war raken door afwijkend vaargedrag. Zij zien immers een schip tegen de vaarrichting in varen.

Het beste was geweest als er overleg had kunnen plaatsvinden. Als Hamers via de marifoon, in dit geval over blokkanaal VHF 4, de toezichthouder toestemming had kunnen vragen om voor dat kleine stukje, heel even, de verkeerde wal aan te houden. De toezichthouder kan namelijk nog beter dan Hamers zien of er andere scheepvaart in de buurt is en zal toestemming geven als de veiligheid hierdoor niet in gevaar komt. Ook andere schepen luisteren mee en

Jan Hamers heeft een heerlijke en lange vaardag achter de rug met zijn kajuitsloop. Hij hoopt nog vóór het donker vanuit het Noordhollandsch Kanaal het IJ te bereiken, waar, net links om de hoek, de Sixhaven ligt om te overnachten. Hij vindt varen op het IJ in het donker namelijk best spannend. Er zijn dan zoveel lichtjes overal, dat hij bang is dat hij deze moeilijk zal kunnen duiden.

Jan bereikt het IJ als het al begint te schemeren. Zijn navigatieverlichting heeft hij voor de zekerheid al aangezet. Hij let ook goed op, want hij weet dat het druk is op het IJ, ook met grote beroepsvaart en pontjes. Hij heeft nog net genoeg zicht om schepen te kunnen waarnemen en te zien dat de kust voorlopig veilig lijkt. Bovendien hoeft hij maar 150 meter bakboord uit om bij de ingang van de Sixhaven te komen. Er is geen tegemoetkomende vaart en Jan waagt het er dus op om even de verkeerde wal aan te houden.

Halverwege dat korte stukje komt er echter een boot van een handhavende instantie bij



“Op het IJ geldt niet voor niets een stuurboordwalverplichting”

hem langs zij. Hij krijgt een officiële waarschuwing, omdat hij niet aan stuurboordwal vaart. Hamers legt uit waar hij vandaan komt en wat zijn bedoeling is, maar dit mag niet baten. De waarschuwing wordt gegeven, volgende keer volgt een boete. Hamers vindt de waarschuwing niet terecht. Volgens hem koos hij voor de

veiligste en snelste route naar de Sixhaven. Vooral omdat er op dat moment geen scheepvaart was. Niemand hoefde voor hem uit te wijken en hij bracht zo niemand in gevaar.

De toezichthouder zag dit anders. Als handhavers kunnen zij niet weten wat de bedoeling is van een schip. Zij zien gewoon een schip aan de verkeerde wal varen. Nu zou dat op veel vaarwateren nog mogen zolang je niemand hindert, maar niet op het IJ. Daar geldt een verplichting om stuurboordwal te houden. Hamers had recht over moeten steken en stuurboordwal moeten gaan varen, waarna hij ter hoogte van de Sixhaven weer terug had moeten oversteken.

Rowena van der Maat: “Het lijkt inderdaad veiliger voor een kleine sloep om niet tweemaal het drukke IJ te hoeven oversteken. En de verleiding is natuurlijk erg groot om die kleine afstand even bakboordwal te varen. Toch zijn er argumenten om dit niet te doen. Vanuit het oogpunt van de handhaver zien zij een klein schip aan de verkeerde wal varen. Het is erg druk op het IJ en er geldt dan ook niet voor niets een stuurboordwalverplichting. Ook omdat er 's avonds minder zicht is en op waarneming van andere navigatielichten gekoerst wordt, kan de omliggende scheepvaart in



“Jan Hamers had via de marifoon toestemming kunnen vragen”

weten daardoor wat zij kunnen verwachten. Helaas had Hamers geen marifoon aan boord. Het is daarom goed om een marifoon te installeren of een mobiele variant aan te schaffen, als je daar nog niet over beschikt aan boord en drukke vaarwegen op wil met veel beroepsvaart.”

Bekijk hier het VDJS knooppunt over het IJ: varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/knooppunt-1-7



Ook een vraag voor ons panel? waterkampioen@anwb.nl o.v.v. 'Vaarexpert'