



Rapport

Datum: 4 juli 2000

Rapportnummer: 2000/238

Klacht

Op 24 september 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw J. te Spijkenisse, met een klacht over een gedraging van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, werd een onderzoek ingesteld.

Op grond van de door verzoekster verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoekster klaagt over het naar haar mening hinderlijke en gevaarlijke vaargedrag van een motorschip van Rijkswaterstaat tijdens werkzaamheden in de Oosterschelde. Verzoekster deelde mee dat het motorschip met een forse boeg golf recht op de bakboordzijde van haar schip is afgevaren om vervolgens op korte afstand flink gas terug te nemen en achteruit te slaan, waarna haar schip op nog geen twee meter afstand is gepasseerd.

Achtergrond

Binnenvaartpolitiereglement (zoals vastgesteld bij besluit van 26 oktober 1983, Stb. 682)

Artikel 1.04:

"De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht."

Artikel 6.20, eerste en tweede lid:

"1. Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varende of een stilliggend schip of drijvend voorwerp of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen:

- a. voor een havenmond;
 - b. in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost;
 - c. in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt;
 - d. in de nabijheid van een niet-vrijvarende veerpont;
 - e. in een vak van of op een plaats in de vaarweg, aangeduid door het teken A.9 (...).
2. Behoudens artikel 1.04 geldt het eerste lid, tweede volzin, onder b en c, niet ten opzichte van een klein schip."

Aan de memorie van toelichting op het Binnenvaartpolitiereglement is onder meer het volgende ontleend:

"De verplichting van een schip zijn snelheid te verminderen in de nabijheid van een schip, dat gemeerd is of dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt, zoals voorgeschreven bij het eerste lid, tweede volzin onder b en c, geldt, behoudens wanneer de goede zeemanschap dit vraagt, niet t.a.v. kleine schepen. De verplichting tot snelheidsvermindering is wel van toepassing op kleine schepen (zowel tussen kleine schepen onderling als op kleine schepen t.a.v. 'grote' schepen)."

In artikel 1.01., onder i, van het Binnenvaartpolitiereglement is bepaald, dat een klein schip een schip is waarvan de lengte minder dan 20 meter bedraagt.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De Minister en verzoekster deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Verzoekster schreef op 18 augustus 1999 onder meer het volgende aan het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland (hierna: Rijkswaterstaat):

"Hierbij dien ik bij u twee klachten in inzake het vaargedrag van het Rijkswaterstaatvaartuig Houtvliet. Plaats van handeling: het westelijk deel van de Oosterschelde, nabij de Oosterschelddam. Onder een tiental ankerliggers in en bij de Betonhaven bevond zich onze motorsailer die buiten de vaargeul lag tussen de tonnen G13 en G15. Datum: 29 juli 1999.

Klacht één:

de Houtvliet voerde waarschijnlijk metingen uit op de Oosterschelde ten zuiden van de Betonhaven. Rond 18.30 uur voer dit vaartuig tegen een staak van de zich aan de westkant van de Middelpaas bevindende rij houten vissersstaken aan. Daarna sloeg het vaartuig herhaaldelijk voor- en achteruit, mogelijk had het een net of een lijn in de schroef. Hierna vervolgde de Houtvliet haar weg richting Betonhaven.

Klacht twee:

de Houtvliet voer vervolgens met een forse boeggolf recht op de bakboordzijde van ons schip af. Op korte afstand werd flink gas teruggenomen en achteruitgeslagen. Op nog geen twee meter afstand draaide de Houtvliet aan de bakboordkant ten opzichte van ons schip langs en op minder dan een meter langs onze achterkant naar de stuurboordkant van ons schip, waarna de Houtvliet achteruitsloeg om vervolgens haar "torn" te vervolgen. Tijdstip: rond 18.45 uur. Na deze "torn" vertrok de Houtvliet naar het zuiden de Oosterschelde op. Schijnbaar was het meten, als dit al plaats vond, nu opeens beëindigd.

De weersgesteldheid: wind noordwestelijk, ter plaatse rond kracht 3, uitstekend zicht, hoge twee achtste cirrostratusbewolking.

Nadat mijn partner en ik onder meer door de verrekijker hadden gezien hoe de Houtvliet rond 18.30 uur bij de vissersstaken manoeuvreerde, vond de bemanning van de Houtvliet het schijnbaar nodig ons te intimideren. Het bovengenoemde vaargedrag van de Houtvliet rond ons schip getuigt van slecht zeemansschap en is zeker een rijksvaartuig onwaardig."

2. Rijkswaterstaat reageerde bij brief van 7 september 1999 onder meer als volgt op verzoeksters klacht:

"Op donderdag 29 juli voerde het m.s. "Houtvliet" inderdaad werkzaamheden uit in het westelijk deel van de Oosterschelde. De werkzaamheden werden uitgevoerd voor het project "peilen toegangseul Matten-Betonhaven". Hiertoe werden om de 50 meter raaien gevaren.

De situatie omtrent uw eerste klacht was volgens de bemanning van de Houtvliet als volgt.

Mogelijk dat de Houtvliet bij het in de raai komen een staak heeft geraakt. (...) Het "herhaaldelijk voor- en achteruitslaan" waarvan u melding maakt is het laveren. Dit is nodig om op het beginpunt goed in de raai te komen. Het "haar weg vervolgen richting Betonhaven" duidt erop dat het vaartuig in de raai ligt en dat deze gevaren kan worden.

De situatie omtrent uw tweede klacht was volgens de bemanning als volgt.

Met name in de zomermaanden komt het voor dat de pleziervaart in een te varen raai voor anker ligt. De gezagvoerder tracht desondanks de raai zo volledig mogelijk te varen, hetgeen kan betekenen dat tot zo dicht mogelijk bij het pleziervaartuig wordt opgenomen. Dezelfde werkwijze wordt dan aan de andere kant van het vaartuig voortgezet. Zo kunnen de witte vlekken op de peilkaart tot een minimum worden beperkt. Zoals u de situatie beschrijft heeft ook uw motorsailer zich in een raai bevonden waarop de beschreven manoeuvres nodig waren om de raai zo volledig mogelijk in kaart te kunnen brengen. U geeft aan dat de Houtvliet vervolgens richting het zuiden van de Oosterschelde voer. Dit betekende inderdaad dat de laatste raai gevaren was.

Ik betreur het ten zeerste dat u het vaargedrag van de bemanning van de Houtvliet als slecht zeemanschap betitelt. Van een mogelijke poging tot intimidatie kan echter geen sprake zijn. Zoals u het gebeuren beschreven heeft kan slechts sprake zijn van een vakkundige en betrouwbare wijze van uitvoeren van peilwerkzaamheden."

B. Standpunt verzoekster

1. Het standpunt van verzoekster is weergegeven in de klachtsamenvatting onder klacht.

2. Verzoekster gaf in haar verzoekschrift onder meer het volgende aan:

"De bemanning van de Houtvliet heeft waarschijnlijk gezien dat wij bovenvermeld vaargedrag (het raken van de vissersstaak en het voor- en achteruitslaan; N.o.) van de Houtvliet beiden uitvoerig door onze verrekijkers hebben gevolgd. Wij vinden het wel erg toevallig dat ons schip zich precies in de laatste te varen raai bevond en zouden dan ook graag op de hoogte worden gebracht van de exacte kaartpositie van deze raai en de relatie hiervan met de overige gevaren raaien.

Ook al zou het vaargedrag voortvloeien uit het zo volledig mogelijk in kaart brengen van de raai, lijkt mij een dergelijke manier van meten niet meer van deze tijd, gezien het toenemend aantal (voor anker liggende) pleziervaartuigen. Van een overheidsdienst mag toch verwacht worden dat deze wijze van meten inmiddels vervangen zou zijn door een meer geavanceerde manier van gegevens verzamelen, mede gezien de algemeen toegenomen en toenemende bedrijvigheid op het water.

Het beschreven vaargedrag rond onze motorsailer blijf ik dan ook als slecht zeemannschap betitelen en zelfs gevaarlijk."

C. Standpunt Minister van verkeer en waterstaat

1. De Minister liet in reactie op de klacht onder meer het volgende weten:

"Voor de beoordeling van hinderlijk of gevaarlijk karakter van het vaargedrag lijken mij de ligplaats van de motorsailer t.o.v. de vaarroute van de Houtvliet van belang, alsmede de snelheid van de Houtvliet. Hierover geeft de kaart van de Oosterschelde alsmede het etiket op deze kaart (zie de bijlage bij dit rapport; N.o.) informatie, een en ander in relatie tot de door (verzoekster; N.o.) opgegeven ligplaats van de motorsailer en het tijdstip van 18.45 uur (zomertijd).

Aangezien RWS-Zeeland blijkens het etiket M(idden) E(uropese) T(ijd) aanhoudt (= de Nederlandse wintertijd), moet 18.45 uur na omrekening vanuit de zomertijd gelijkgesteld worden met 17.45 uur M.E.T.

De ligplaats van de motorsailer is mij niet geheel duidelijk.

Klaagster vermeldt in haar eerste brief (van 18 augustus 1999 (...)) dat deze buiten de vaargeul was, tussen de tonnen G 13 en G 15.

Echter, volgens de kaart van RWS zou een motorsailer tussen deze twee tonnen niet in de weg hebben gelegen van de vaarroute van de Houtvliet (in gesloten zwarte lijn aangegeven), en is geen buiging in de metingen zichtbaar. Ook voer de Houtvliet daar niet om 18.45 maar om 18.30 langs, en bovendien slechts met een snelheid tussen 1.48 en 3.84 (dus naar schatting 2.50) meter per seconde, hetgeen neerkomt op 9 km per uur.

RWS-Zeeland vermoedt, dat de ligplaats van de motorsailer misschien in de meest rechter vaarroute was; daar is wel een buiging in de metingen zichtbaar, wellicht ten gevolge van een boot waaromheen gevaren moest worden. Dit zou ook beter kloppen met het door (verzoekster; N.o.) opgegeven tijdstip van 18.45 uur.

Wellicht kan (verzoekster; N.o.) hierover meer duidelijkheid geven.

De snelheid valt af te leiden uit de gegevens op het etiket. Op het door (verzoekster; N.o.) opgegeven tijdstip van omstreeks 18.45 voer de Houtvliet de rechtersvaarroute (bij het cijfer 7). Zijn snelheid was toen 3.63 m per seconde, hetgeen neerkomt op 13 km per uur.

Ik verwijs naar de verklaring van de schipper van de Houtvliet (zie hierna onder 2.; N.o.), waarin deze schrijft, dat aangezien zij een gedeelte van de peilopdracht op hoog water moesten uitvoeren, het kan zijn dat zij onder tijddruk stonden en de vaarsnelheid wat aan de hoge kant was.

Indien het vermoeden van RWS-Zeeland zou kloppen dat de motorsailer daar zijn ligplaats had, zou de Houtvliet de motorsailer met een snelheid van 13 km per uur zijn genaderd. Het is voorstelbaar dat een schip van 16 meter lengte en 5 meter breedte met deze snelheid intimiderend heeft gewerkt, hetgeen kan zijn versterkt als de Houtvliet met die snelheid tot dicht bij en recht op de zijkant van de motorsailer is gevaren en als pas op korte afstand flink gas is terug genomen en achteruit is geslagen. Als dit het geval is, kan dit, zeker als ook de boeg golf dwars op de motorsailer komt, als hinderlijk worden ervaren.

De vraag is of dit als gevaarlijk moet worden beschouwd. De feiten rechtvaardigen naar mijn idee deze kwalificatie niet. Tevens verwijs ik naar de voorlaatste alinea van het bijgevoegd memo van de meetleider (...) (zie hierna onder 3.; N.o.), waarin deze schrijft, dat de Houtvliet met deze schipper (...) nog nooit schade heeft opgelopen of schade heeft toegebracht.

(...)

Los van de precieze toedracht spijt het mij dat (verzoekster; N.o.) het vaargedrag van de Houtvliet als hinderlijk en gevaarlijk heeft ervaren."

2. De Minister voegde bij haar reactie onder meer een verklaring van de gezagvoerder van de Houtvliet. In deze verklaring staat onder meer het volgende:

"Van een bootje in de raai kan ik me helaas niets meer herinneren. Het komt zeer regelmatig voor dat we schepen dicht aan peilen en van angst of irritatie merken we zelden iets.

Ik ben nu ruim dertig jaar schipper waarvan zestien jaar op de Houtvliet, de tijd van bravoure ligt al lang achter mij. Tevens heb ik in de periode op de Houtvliet nog nooit noemenswaardige schade gevaren, niet aan het eigen schip, noch aan andere schepen, kunstwerken, steigers o.d. Ook in de brieven van de klaagster staat niets over schade of hinder door het op korte afstand passeren of golfslag veroorzaakt door de Houtvliet.

Omdat we een gedeelte van de peilopdracht op hoog water moeten uitvoeren kan het wel zijn dat we onder tijdsdruk stonden en de vaarsnelheid wat aan de hoge kant was."

3. Voorts verstrekke de Minister een verklaring van de meetleider. Daaraan is onder meer het volgende ontleend:

"Er lagen meerdere vaartuigen in de buurt en het staat ons niet meer bij of er ook een bijzondere motorsailer voor anker lag.

(...)

Ten aanzien van de volgende twee gestelde situaties kan er geen sprake zijn van intimidatie en nog minder van gevaar. Wanneer een werkvaartuig duidelijk aan het werk is en men is een klein beetje op de hoogte wat er gaande is wordt er niet gedacht aan intimidatie en staat veiligheid, vooral op het water, hoog in ons vaandel. Nog nooit heeft de Houtvliet met deze schipper schade opgelopen of schade aan andere toegebracht."

D. Reactie verzoekster

Verzoekster deelde onder meer het volgende mee:

"Allereerst een toelichting voor wat betreft de positie van onze voor anker liggende motorsailer: deze stemt volgens mij overeen met hetgeen op het afschrift van het deel van de peilkaart (...) is aangegeven. Deze positie is, zoals gesteld in mijn brief van 18 augustus 1999, inderdaad buiten de vaargeul echter zou, wederom volgens de genoemde peilkaart, het aangeven van een positie door mij nabij de ton G15 juist zijn geweest. Dit stemt tevens overeen met onze waarnemingen die in mijn (...) brief zijn vermeld: eerst het varen van raai 0.550 waarbij de vissersstaken werden geraakt en vervolgens het varen van raai 0.500 waarbij de Houtvliet op zeer korte afstand rond ons schip manoeuvreerde. In dit tijdsbestek lag naar onze constatering geen ander object in de koerslijn van de Houtvliet. Ook de vermelde tijdstippen stemmen in deze overeen: rond 18.30 uur lokale tijd bij de vissersstaken en rond 18.45 uur lokale tijd bij ons schip.

Vervolgens enige nadere gegevens van onze motorsailer: lengte 9,25m, breedte 3,15m (...).

De inhoud van de door u overlegde correspondentie van genoemd Ministerie versterkt mijn mening dat hier sprake is van slecht zeemanschap, gevaarlijk en niet anticiperend vaargedrag. het begint al bij de vissersstaken: nog afgezien van het raken ervan wordt pas op het laatste moment een koerswijziging uitgevoerd. Ik moet er niet aan denken wat er gebeurd zou zijn als de Houtvliet na onze motorsailer met grote snelheid zo dicht was genaderd, het flink gas terugnemen en achteruitslaan door wat voor reden (...) niet zou zijn gelukt. Gelegenheid voor het uitvoeren van corrigerende maatregelen zou er niet meer zijn geweest, met als resultaat een aanvaring. Voor onze "beleving" van het gebeuren voeg ik hier terzijde aan toe dat er vanuit onze positie op onze motorsailer geen oogcontact met de bemanning van de Houtvliet mogelijk was als gevolg van de neergelaten zonwering voor de ramen rondom.

Ik ben me ervan bewust dat het voor de betreffende gezagvoerder pijnlijk kan zijn geconfronteerd te worden met deze zaak. Echter indien een dergelijk vaargedrag binnen deze dienst van het D.G. Rijkswaterstaat categorisch is en dit ook nog door het beleidskader van het Ministerie wordt ondersteund, is het slechts een kwestie van tijd voordat er een (ernstig) ongeval plaatsvindt. Dit zou te voorkomen moeten zijn. Ik kan me dan ook in nautische zin niet verenigen met het gestelde (...) "..... met die snelheid tot

dichtbij en recht op de zijkant van de motorsailer is gevaren en (.....) pas op korte afstand flink gas is teruggenomen en achteruitgeslagen. (.....) De vraag is of dit als gevaarlijk moet worden beschouwd. De feiten rechtvaardigen naar mijn idee deze kwalificatie niet". Dat de betreffende gezagvoerder geen schadeverleden heeft doet aan de in behandeling zijnde zaak niets af. (...)"

Beoordeling

1. Verzoekster klaagt over het naar haar mening hinderlijke en gevaarlijke vaargedrag van een motorschip van Rijkswaterstaat tijdens werkzaamheden in de Oosterschelde. Verzoekster deelde mee dat het motorschip met een forse boeg golf recht op de bakboordzijde van haar schip was afgevaren om vervolgens op korte afstand flink gas terug te nemen en achteruit te slaan, waarna haar schip op nog geen twee meter afstand was gepasseerd.

2. Het motorschip van Rijkswaterstaat, de Houtvliet, voerde op donderdag 29 juli 1999 peilwerkzaamheden uit in de Oosterschelde. Daartoe werden om de 50 meter raaien gevaren. Verzoekster lag met haar motorsailer voor anker in één van deze raaien.

Uit de brief die Rijkswaterstaat op 7 september 1999 aan verzoekster zond in reactie op de klacht die zij over de Houtvliet had ingediend bij Rijkswaterstaat, blijkt dat de schipper in zo'n geval probeert de raai zo volledig mogelijk te varen en dat daarbij tot zo dicht mogelijk bij het desbetreffende vaartuig wordt gevaren. Dit wordt gedaan om de witte vlekken op de peilkaart tot een minimum te beperken.

Uit hetgeen verzoekster heeft meegedeeld omtrent de afstand waarop de Houtvliet haar motorsailer heeft benaderd (minder dan twee meter), en uit de door de Minister overgelegde kaart (zie bijlage), blijkt dat de schipper van de Houtvliet ook in dit geval de raai zo volledig mogelijk heeft gevaren.

3. De Houtvliet heeft de motorsailer van verzoekster op nog geen twee meter genaderd. De Minister deelde mee dat de vaarsnelheid daarbij aan de hoge kant was (13 km per uur). De Minister gaf aan dat het voorstelbaar is dat een schip van 16 meter lengte en 5 meter breedte met deze snelheid en met deze wijze van benadering (tot dicht bij en recht op de zijkant van de motorsailer af, terwijl op korte afstand flink gas wordt teruggenomen en achteruit wordt geslagen) intimiderend heeft gewerkt. Bovendien kan dit, aldus de Minister, als hinderlijk worden ervaren, zeker als ook de boeg golf dwars op de motorsailer komt. Volgens de Minister kan het vaargedrag van de Houtvliet echter niet als gevaarlijk worden gekwalificeerd.

4. Ingevolge artikel 6.20 van het Binnenvaartpolitiereglement moet een schip zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varende of stilliggend schip zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden (zie achtergrond). Deze

verplichting is ook van toepassing op kleine schepen.

5. Zoals hiervoor is aangegeven, heeft de Houtvliet de motorsailer van verzoekster met een snelheid van 13 km per uur tot op nog geen twee meter genaderd alvorens snelheid te verminderen. De Houtvliet voer daarbij recht op de bakboordzijde van de motorsailer af. Gezien het vorenstaande - met name de mededeling van de Minister dat het hiervoor beschreven vaargedrag als hinderlijk kan worden ervaren - is aannemelijk dat sprake was van hinderlijk vaargedrag. Hieruit vloeit voort dat de Houtvliet heeft gehandeld in strijd met zijn hiervoor onder 4. genoemde plicht om zijn snelheid zodanig te regelen dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden.

De onderzochte gedraging is in zoverre niet behoorlijk.

Zoals de Minister aangaf, rechtvaardigen de hiervoor genoemde feiten echter niet het oordeel dat het vaargedrag van de Houtvliet gevaarlijk was. Daarbij is van belang dat het hier om een zeer manoeuvreerbaar schip gaat.

In zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van Rijkswaterstaat, Directie Zeeland, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is gegrond voor zover er sprake was van hinderlijke vaargedrag. Voor het overige (gevaarlijk vaargedrag) is de klacht niet gegrond.