



Een Behouden Vaart..!

BWOAAM!..., een mooie volle luchtstoot klinkt uit de hoorn van het lege schip op de Merwede. Gevolgd door een ijzige schreeuw van de schipper: "Hé, ga eens aan de kant met die klomp!"

Ziet u het voor u: een zonnige, doordeweekse dag in juli, zo rond 10 uur in de ochtend? Een jachtje zit ergens in de geul maar zeker niet aan de stuurboordzijde. Wat volgt zijn enkele minuten van angst en beven in beide stuurhutten.

Het watersportseizoen is weer begonnen en langzamerhand komen de zeil- en motorbootjes weer in beweging. Dat betekent dat er het komende half jaar weer een dubbel-functie wordt gegeven aan het vaarwater. Eén voor het vervoeren van goederen waarvoor de schipper de ganse dag in touw is. En de andere voor het recreëren op of aan het water. Niet zelden een combi die bij de verschillende vaarweggebruikers tot - laat ik het voorzichtig zeggen - de nodige irritaties leidt. Wederzijds onbegrip, onvoldoende nautische kennis bij de recreant en weersomstandigheden liggen daaraan vaak ten grondslag. De afgelopen jaren is al veel aandacht aan de combifunctie gegeven door het project "Varen Doe Je Samen", een project van de Stichting Toervaart Nederland en ooit geïnitieerd door Rijkswaterstaat. Een initiatief dat in elk geval al heeft geleid tot meer wederzijds begrip en meer begeleiding van de recreant op bijvoorbeeld de sluisen. Mogelijk zijn ons door dat initiatief al vele ongevallen op het water bespaard gebleven. Mogelijk... want zeker weten doen we het niet. Vorig jaar was immers weer een "topjaar" met zeer ernstige ongevallen tussen beroeps- en recreatievaart. De trieste situaties op het Hollandsch Diep en het Prinses Margrietkanaal staan me daarbij nog helder voor de geest.

Overigens vinden de ongevallen niet alleen plaats tussen beroeps- en recreatievaart; ook binnen de beroepsvaart en zeker ook tussen recreanten onderling. Elk jaar tellen we enkele duizenden incidenten op de binnenwateren waarvan maar liefst 150 ernstige situaties met persoonlijk letsel, milieuschade, strandingen, ladingverlies of schepen die zinken etc. Het kost de gemeenschap jaarlijks veel geld om de incidenten op locatie te begeleiden en om de gevolgen op te lossen; denk alleen maar eens aan milieuverontreiniging doordat er bijvoorbeeld schadelijke stoffen in het water terecht komen.

De werkelijke achterliggende oorzaken van de ongevallen zijn vrijwel nooit bekend waardoor het bijzonder lastig is om nieuwe ongevallen te voorkomen. Onder welke omstandigheden heeft het plaatsgevonden? Was het de laagstaande zon? Was de vaarwegbeseining intact? Was het ondeskundigheid van de (recreatieve) schipper? Waren het de weersomstandigheden of drukte op het vaarwater? Jaarlijks worden de ongevallen geregistreerd maar oorzaak en gevolg worden niet of nauwelijks bepaald. Structureel beleid ter voorkoming van ongevallen is daarom niet of nauwelijks te ontwikkelen. Waar moet je beginnen? Is een recreantenstrook op groot vaarwater de oplossing? Meer of duidelijker aanlichting van pijlers? Meer scheepvaartbegeleiding vanaf de wal? Verbod voor recreatievaart bij mist? Verplicht vaarbewijs voor alle recreanten? Of misschien toch invulling geven aan een wild idee om een drijvende bak water te laten varen, die jachtjes op druk vaarwater overzet naar een rustiger deel van de rivier? Het ontbreekt aan de noodzakelijke informatie om de juiste beslissingen te kunnen nemen.

De vele schadegevallen en met name de diverse trieste ongevallen rechtvaardigen het om maatregelen te treffen. Maar omdat daarmee gemeenschapsgeld gemoeid is, zijn we moreel verplicht de meest effectieve maatregelen te bepalen. Daarom is het van belang te zoeken naar de achterliggende oorzaken van de incidenten. Natuurlijk is veel terug te brengen op houding en gedrag van de verschillende vaarweggebruikers maar je zult verder moeten kijken om tot goede besluitvorming te komen.

Bij de verzekeraars moet ongetwijfeld veel bekend zijn omtrent schadegevallen en achterliggende oorzaken; zij gaan immers niet zomaar over tot het uitbetalen van verzekeringsgeld. Dat zou ook niet mogen aangezien grote verzekeraars in de binnenvaartbranche een "onderlinge verzekering" vormen die schades uitkeren uit gezamenlijk ingebrachte gelden.

Voor de ongevallen die in de beroepsvaart plaatsvinden zou in de toekomst mogelijk een 'black box' uitkomst kunnen bieden om gegevens vast te leggen, maar door de invoering van AIS moet het in principe nu al mogelijk zijn om een aantal conclusies te kunnen trekken. En daarnaast: waarom kijken we voor de veiligheid in de scheepvaart niet vaker naar andere sectoren zoals luchtvaart en spoor? In die sectoren hebben ze al jarenlang ervaring met de nodige veiligheidsvoorzieningen en

-protocollen, met daarbij automatische identificatie, registratiesnelheid en koersgegevens etc., waar veel lering uit valt te trekken. Toegegeven: ook daar gebeuren ongevallen maar dit zijn er maar enkele terwijl de gebruiksintensiteit van de luchthavens en een spoorverbinding vaak aanzienlijk hoger is, net zoals de snelheid van de gebruikers.

Ik nodig brancheverenigingen, Rijkswaterstaat en verzekeraars graag uit om samen na te denken over deze kwesties. Laten we maar eens beginnen om de bekende gevallen verder te onderzoeken waarbij de omstandigheden waaronder de ongevallen plaats hadden bijzondere aandacht verdienen. Grote kans dat we daar al veel van kunnen leren om verder beleid op te bepalen.

Hoog tijd om de nautische veiligheid meer aandacht te bieden want elk incident, met dodelijke afloop of hoge gemeenschappelijke kosten tot gevolg, is er één teveel!

Ik wens u allemaal, zowel beroeps- als recreatievaart, een Behouden Vaart deze zomer.