



*Aanvaring tussen een snelle motorboot met waterskiër  
en een zeilplank met dodelijke afloop op  
het Veerse Meer op 3 juli 1999*





## RAAD VOOR DE TRANSPORTVEILIGHEID

*De Raad voor de Transportveiligheid is een Zelfstandig Bestuursorgaan met een eigen rechtspersoonlijkheid dat bij de wet is ingesteld met als taak te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken of vermoedelijke oorzaken zijn van individuele of categorieën van ongevallen in alle transportsectoren te weten, de scheepvaart, de luchtvaart, het railverkeer en het wegvervoer, alsmede buisleidingen transport. Het uitsluitend doel van een dergelijk onderzoek is toekomstige ongevallen of incidenten te voorkomen en indien de uitkomsten van een en ander daartoe aanleiding geven, daaraan aanbevelingen te verbinden. De organisatiestructuur bestaat uit een overkoepelende Raad voor de Transportveiligheid en daaronder een onderverdeling in Kamers per transportsector. Deze worden ondersteund door een staf van onderzoekers en een secretariaat.*

## **SAMENSTELLING VAN DE RAAD EN KAMER SCHEEPVAART**

Leden van de Raad voor de  
Transportveiligheid

mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter

Mw. mr. A.H. Brouwer-Korf

F.W.C. Castricum

mr. D.M. Dragt

J.A.M. Elias

mr. J.A.M. Hendriks

mr. E.R. Müller

prof. dr. U. Rosenthal

Mw. mr. E.M.A. Schmitz

L.W. Snoek

J. Stekelenburg

dr. ir. J.P. Visser

prof. dr. W.A. Wagenaar

prof. dr. J.S.H.M. Wismans

Secretariaat:

mr. S.B. Boelens, secretaris-directeur

drs. J.H. Pongers, senior secretaris

Leden van de Kamer  
Scheepvaart

J.A.M. Elias, voorzitter

prof. dr. ir. A. Aalbers

K.J. van Dorsten

mr. D.M. Dragt

dr. G.A. Egas Repáraz

P.M.J. Kreuze

Jhr. mr. B.C. de Savornin Lohman

Mw. M.J. Torpstra

L.P.A. de Winter

Secretariaat:

drs. H.J.A. Zieverink, secretaris

K.M. van der Velden, senior  
onderzoeker

### **Bezoekadres:**

Prins Clauslaan 18  
2595 AJ Den Haag  
telefoon (031) 70 333 7000  
Internet: <http://www.rvtv.nl>

### **Postadres:**

Postbus 95404  
2509 CK Den Haag  
telefax (031) 70 333 7077/78

## VOORWOORD

Op 3 juli heeft op het Veerse Meer een aanvaring plaatsgevonden tussen een snelle motorboot die een waterskiër voorttrok en een windsurfer varende op een zeilplank. Bij het ongeval is de windsurfer dodelijk gewond geraakt. Het ongeval vond plaats buiten het snelvaargebied dat in de directe omgeving toegewezen was.

Het ongeval is toe te schrijven aan het feit dat de bestuurder van de waterskiboot de windsurfer niet gezien heeft en kort voor de aanvaring naar achteren heeft gekeken. Tevens heeft de uitkijk op de waterskiboot de windsurfer niet opgemerkt.

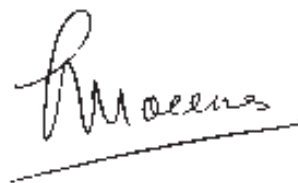
Er was sprake van zichtbelemmering vanaf de waterskiboot. De houding van de windsurfer ten opzichte van de windrichting kan eveneens een rol hebben gespeeld. De windsurfer moet met zijn rug in de richting hebben gestaan van waar de waterskiboot kwam. Een ander aspect betrof het gelijktijdig gebruik van het vaarwater door zowel snelle motorboten en andere relatief meer kwetsbare waterrecreanten waaronder windsurfers. Door een niet in orde zijnde markering van het snelvaargebied is bij de betrokkenen mogelijk onduidelijkheid ontstaan over de grenzen van het snelvaargebied, waardoor dit kan hebben bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.

Uit het onderzoek is gebleken dat de relevante vaarregels voor het koerskruisen van ongelijksoortige vaartuigen, voor de gebruikers onduidelijk en nauwelijks toepasbaar zijn.

Het onderzoek toont eveneens het belang aan van goede en eenduidig te interpreteren vaarregels en vervolgens het toezicht op de naleving van deze wettelijke regels.

mr. Pieter van Vollenhoven  
Voorzitter van de Raad

mr. S.B. Boelens  
Secretaris-Directeur



Den Haag, Juni 2001

De Eindrapporten van de Raad voor de Transportveiligheid zijn openbaar. Een ieder kan daarvan gratis een afschrift verkrijgen door schriftelijke bestelling bij Sdu Grafisch Bedrijf bv, Christoffel Plantijnstraat 2, Den Haag, telefax nr. 070 378 9744.



## VOORWOORD

	Pagina
<b>INHOUDSOPGAVE</b>	7
<b>AFKORTINGEN</b>	8
<b>SAMENVATTING</b>	9
<b>HET ONDERZOEK</b>	10
<b>ALGEMENE INFORMATIE</b>	12
<b>1 FEITENONDERZOEK</b>	13
1.1 <i>De toedracht – overzicht gebeurtenissen</i>	13
1.1.1 <i>De waterskiboot</i>	13
1.1.2 <i>De zeilplank</i>	14
1.1.3 <i>De aanvaring, de gevolgen, het verkeersbeeld en de onderlinge relatie waterskiboot – zeilplank</i>	15
1.1.4 <i>De plaats van de aanvaring</i>	16
1.2 <i>De schade aan de vaartuigen</i>	17
1.3 <i>De inrichting van de waterskiboot</i>	18
1.4 <i>De inrichting van de zeilplank</i>	20
1.5 <i>De melding en hulpverlening</i>	21
1.6 <i>Het vaargebied en regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 en snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk</i>	21
<b>2 ANALYSE PRIMAIRE ONGEVALSASPECTEN</b>	23
2.1 <i>De toedracht en hypothese van de aanvaring</i>	23
2.1.1 <i>De koers en snelheid van de waterskiboot</i>	23
2.1.2 <i>De koers en snelheid van de windsurfer</i>	23
2.2 <i>De aanvaringssnelheid en -hoek</i>	23
2.3 <i>De plaats van de aanvaring</i>	24
2.4 <i>De activiteit waterskiën en het maken van een bocht</i>	24
2.5 <i>De beschouwing van de aanvaring</i>	26

<b>3 ANALYSE SECUNDAIRE ONGEVALSASPECTEN</b>	28
3.1 <i>De inrichting en uitvoering van de waterskiboot</i>	28
3.2 <i>De opleiding van bestuurders</i>	28
3.3 <i>De kennis van vaarregels en voorlichting</i>	29
3.4 <i>De voorschriften</i>	30
3.4.1 <i>De voorschriften bij koerskruisen van ongelijksoortige vaartuigen</i>	30
3.4.2 <i>De aanvullende vaarregels snelle motorboot en waterskiboot</i>	31
3.5 <i>Het (snel)vaargebied</i>	31
3.5.1 <i>De vaarwegmarkering</i>	31
3.5.2 <i>Het snelvaargebied, de functionaliteit van de vaarweg en het vaargedrag</i>	32
3.5.3 <i>De scheiding van verschillende vormen van watersport als waarborg voor de veiligheid op een snelvaargebied</i>	33
3.6 <i>Het gebruik van het snelvaargebied door diverse soorten vaarweggebruikers</i>	34
3.7 <i>De melding</i>	35
3.8 <i>Het toezicht op de scheepvaart</i>	35
3.9 <i>De registratie van ernstige ongevallen</i>	36
3.10 <i>De genomen maatregelen</i>	36
<b>4 CONCLUSIES</b>	37
<b>5 AANBEVELINGEN</b>	40

## GEBRUIKTE AFKORTINGEN

ANWB	Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (Algemene Nederlandsche Wielrijdersbond)
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
BABS	Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer
Bf	Beaufort
BPR	Binnenvaartpolitierglement
BSW	Binnenschepenwet
pk	paardenkracht
Stcrt.	Staatscourant
SVW	Scheepvaartverkeerswet



## SAMENVATTING

Op zaterdagmiddag 3 juli 1999 rond 14.25 uur heeft op het Veerse Meer nabij het snelvaargebied bij Wolphaartsdijk, Gemeente Goes, een aanvaring plaatsgevonden tussen een snelle motorboot met een waterskiër, verder genoemd waterskiboot en een klein zeilschip, verder genoemd zeilplank. De windsurfer raakte zeer ernstig gewond. Het slachtoffer werd per traumahelikopter naar het Universitair Ziekenhuis te Gent, België vervoerd. Hij is aldaar aan zijn verwondingen overleden.

De windsurfer voer van de noordelijke oever naar de zuidelijke oever van het Veerse Meer. De waterskiboot voer in oostelijke richting. De beide schepen naderden elkaar met kruisende koersen, waarbij de waterskiboot de zeilplank aan de bakboordzijde had. De snelheid van de waterskiboot lag rond de 45 kilometer per uur.

De toedracht van de aanvaring kon bij benadering worden gereconstrueerd. De bestuurder van de waterskiboot had de windsurfer niet gezien en had kort voor de aanvaring naar achteren gekeken. Ook de uitkijk op de waterskiboot had de windsurfer niet gezien. Door het snelle overlijden van de windsurfer kon van hem geen informatie worden verkregen.

Uit het onderzoek blijkt dat er een aantal factoren een rol heeft gespeeld. Tot deze factoren behoren onder andere het houden van uitkijk, het toepassen van de vaarregels, de opleiding en de functionaliteit van het vaargebied.

Het uitzicht van de bestuurder van de waterskiboot bleek in ernstige mate belemmerd door twee opvarenden die links van hem zaten. Voor de windsurfer waren er in principe geen belemmerende factoren anders dan dat hij bij de bediening van de zeilplank in belangrijke mate met zijn rug in de richting waar de waterskiboot vandaan kwam moet hebben gestaan.

Uit het onderzoek blijkt dat de vaarregels voor het koerskruisen van ongelijksoortige vaartuigen op een meer of ruim water niet altijd duidelijk zijn voor toepassing en dat het noodzakelijk is de interpretaties van de Nota van Toelichting van het Binnenvaartpolitiereglement 1984 (BPR) te kennen. Voor het besturen van een waterskiboot is een Klein vaarbewijs vereist. Voor het besturen van een zeilplank is geen vaarbewijs vereist. Voor de beide vormen van recreatie is wettelijk geen praktijkervaring vereist.

De aanvaring heeft plaatsgevonden buiten het snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk. Buiten het snelvaargebied geldt een maximale snelheid van 15 kilometer per uur. De markering van het snelvaargebied voldeed niet volledig aan de voorschriften van het Besluit Wijziging Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995. De markering van een vaargebied met gele bakens alleen, zonder nadere aanduiding zoals pictogrammen, geeft aan de gebruikers van het vaarwater onvoldoende informatie over het doel van dat gebied. De voorlichting en informatievoorziening over bijzondere vaargebieden is decentraal geregeld.

Het ontstaan van het ongeval heeft in zoverre een directe relatie met de positie waar het ongeval plaatsvond, dat buiten het snelvaargebied de snelheid aanmerkelijk lager zou moeten zijn geweest.

## HET ONDERZOEK

Het onderzoek is gericht op het identificeren van de (mogelijke) oorzaken en onderliggende structuren die ten grondslag hebben gelegen aan het ongeval. Op basis van de bevindingen zijn aanbevelingen geformuleerd om ongevallen in de toekomst te kunnen voorkomen of om de gevolgen daarvan te beperken door verdere optimalisering van de voorschriften voor het uitwijken.

Uitgangspunten bij het onderzoek zijn geweest, 1<sup>e</sup> waarom de aanvaring kon plaatsvinden, juist omdat er bij de ontmoeting tussen het snelvarend vaartuig en de windsurfer in principe sprake was van een speciaal aangewezen snelvaargebied, 2<sup>e</sup> de scheiding van verschillende vormen van recreatie<sup>1</sup>), en 3<sup>e</sup> of er sprake is van andere (onderliggende) factoren. Factoren, zoals het uitzicht, het houden van uitkijk, het waarnemen en de (vereiste) opleiding. Omdat de aanvaring tussen de snelvarend snelle motorboot en de zeilplank in principe slechts kon plaatsvinden in het snelvaargebied (snelvaren toegestaan), werden factoren als de positie van de aanvaring, het vaargebied, de markering daarvan en de voorschriften en vaarregels meegenomen in het onderzoek.

Omdat artikel 6.03a lid 4 van het Binnenvaartpolitie­reglement door zowel de Politiedienst als de bestuurder van de waterskiboot werd aangehaald als de van toepassing zijnde vaarregel, is nader ingegaan op de voorschriften van het koerskruisen voor kleine schepen onderling, met name of de voorschriften voldoende duidelijk zijn voor een veilige ontmoeting op een snelvaargebied en/of de plaats van het ongeval.

Interviews zijn gehouden met onder andere de nabestaanden van de omgekomen windsurfer en de inzittenden van de waterskiboot. De schade aan de vaartuigen werd vastgelegd en het vaargebied beoordeeld.

Aan het onderzoek werd medewerking verleend door en/of advies werd ingewonnen bij:

- Korps Landelijke Politiediensten,
- Directie Zeeland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
- Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Transportveiligheid,
- Kustwachtcentrum,
- Centrale Post Ambulancevervoer,
- Bureau Slachtofferhulp,
- Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij,
- Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond,
- Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB),
- Nederlandse Waterski Bond,
- Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer (Dienst Verkeerskunde),
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Conform artikel 58 lid 2 van de wet Raad voor de Transportveiligheid is het concept rapport toegezonden aan de betrokkenen.

Binnen de gestelde termijn van dertig dagen werd schriftelijk commentaar ontvangen van het Korps Landelijke Politiediensten, het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Zeeland en het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van

<sup>1</sup> De scheiding van verschillende vormen van vervoer wordt in andere modaliteiten van het verkeer en transport toegepast en is veelal een geïntegreerd onderdeel van het beleid.

Verkeer en Waterstaat, Directie Transportveiligheid. De nabestaande van de windsurfer heeft telefonisch gereageerd.  
Het rapport werd overeenkomstig artikel 58 lid 3, voor zover relevant geacht, aangepast.

## ALGEMENE INFORMATIE

<b>Plaats van het ongeval</b>	: Veerse Meer nabij het snelvaargebied bij Wolphaartsdijk, Gemeente Goes
<b>Tijdstip</b>	: 3 juli 1999 circa 14.25 uur
<b>Weersomstandigheden</b>	: Heldere en onbewolkte lucht. Wind zuidwest, kracht 4 Beaufort. Volgens de Beaufort scale of wind Force treden windsnelheden tussen 20 en 28 kilometer per uur op <sup>2</sup> ). De golfhoogten ter plaatse van het ongeval zijn niet bekend.
<b>Typering van het ongeval</b>	: aanvaring tussen een waterskiboot en een zeilplank
<b>Aantal personen</b>	: waterskiboot, drie opvarenden en een waterskiër zeilplank, een opvarende
<b>Gegevens waterskiboot</b>	
merk	: Ski Nautique 2001
type	: Classic Craft
casconummer	: GTG 24363 FT 89
registratienummer	: 61-88-YC
bouwwerf	: Correct Craft
lengte	: 5,85 meter
breedte	: 2,13 meter
diepgang	: 0,55 meter
materiaal romp	: glasfiber reinforced polyester (grp)
voortstuwing	: benzinemotor merk GM nummer 093638
schroef	: vaste 3 bladig rechtsdraaiend
vermogen	: 260 pk
<b>Gegevens zeilplank</b>	
type zeilplank	: Mistral Taloa
materiaal romp	: polyester grp met schuim kern
lengte	: 3,18 meter
inhoud	: 185 liter
voortstuwing	: zeil type Topsail, zeiloppervlak 5,1 m <sup>2</sup>
datum aankoop	: 1987

<sup>2</sup> Bij windkracht 4 Beaufort kunnen op open water (zee) golven ontstaan met een gemiddelde hoogte van 1 meter.

# 1 FEITENONDERZOEK

## 1.1 *De Toedracht – overzicht gebeurtenissen*

### 1.1.1 *De waterskiboot*

Op zaterdagmiddag 3 juli 1999 na 13.00 uur was de waterskiboot met vier opvarenden vertrokken van de jachthaven van Wolphaartsdijk om te gaan waterskiën op het snelvaargebied op het Veerse Meer ter hoogte van Wolphaartsdijk.

Aangekomen op het snelvaargebied werd aangevangen met het waterskiën. Vanwege de zuidwestelijke wind en om minder last van de golven te hebben, werd zo dicht onder de wal gevaren als de waterdiepte toeliet. Er werd gevaren tussen de zuidzijde van het snelvaargebied en de oever; men hield een geschatte afstand tot de oever van circa 80 tot 100 meter aan. Men voer van het westelijke naar het oostelijke einde van de baan en terug. Men volgde in algemene zin een koers parallel aan de oever. Er werd gestuurd op zicht. De markeringspaal in de knik aan de zuidelijke zijde van het snelvaargebied hield men ruim aan bakboord<sup>3</sup>). De bestuurder en eigenaar waren goed bekend met de lokale situatie en de diepte van het vaarwater. Bij het waterskiën werd doorgaans een snelheid van 45 kilometer per uur aangehouden.

De geschatte hoogte van de golven waar gevaren werd, was 10 tot 20 centimeter. De golfhoogte was zo dat de waterskiactiviteit nog juist kon worden uitgeoefend.

Bij toerbeurt werd één van de opvarenden voortgetrokken als waterskiër. Ten tijde van de aanvaring werd de derde opvarende voortgetrokken; met deze persoon was tenminste één rak gemaakt van oost naar west. Ergens nabij het westelijke uiteinde van het snelvaargebied werd een ruime bocht gemaakt en werd het eerder ontstane kielzog<sup>4</sup>) weer opgezocht, vanwege rustiger water.

De twee andere opvarenden zaten naast de bestuurder op de naar achteren gerichte bank met uitzicht op de waterskier; tenminste één van deze personen fungeerde als de voorgeschreven uitkijk naar de waterskiër.

Vlak voor en tijdens de aanvaring werd een koers gestuurd in de richting van de Katse sluis. Op het moment van de aanvaring werd de koers geschat ongeveer tussen 085° en 100°. Tenminste één getuige verklaarde dat de bestuurder van de waterskiboot kort voor de aanvaring een kleine koersverandering leek te maken.

Na het keren had de bestuurder van de waterskiboot enige schepen de sluis bij Kats zien verlaten. Tot de aanvaring had de bestuurder van de waterskiboot de windsurfer, waarmee hij later in aanvaring is gekomen, niet als een koerskruiser opgemerkt. Eerder had hij wel windsurfers op het meer gezien; die windsurfers voeren naar de Zuid-Bevelandse wal en kruisten het snelvaargebied. Voor de aanvaring had de bestuurder van de waterskiboot de windsurfers niet zo dicht bij de wal en bij zijn koerslijn gezien.

<sup>3</sup> Bakboord en stuurboord zijn in de scheepvaart gebruikte uitdrukkingen om respectievelijk links of rechts aan te duiden.

<sup>4</sup> Met kielzog wordt bedoeld het spoor dat een varend schip achterlaat (ook wel zog, doodwater of kielwater genoemd).

Tot de aanvaring was geen enkele windsurfer zo dicht onder de wal geweest, als waar de waterskiboot voer. Nadat de bestuurder had vastgesteld dat er naast hem geen andere scheepvaart was, keek hij even achterom. Dat was kort voor het moment waarop de aanvaring plaatsvond. Er was intuïtief achterom gekeken, in algemene zin vanuit navigatieaspect, maar ook uit nieuwsgierigheid vanwege de waterskiactiviteit. Toen hij zijn hoofd weer omdraaide, zag hij “in een flits iets oranje en hoorde een klap”. Hij stopte direct de voortstuwing; de boot lag vrijwel direct stil. De bestuurder sloot niet uit dat hij de windsurfer niet had gezien, omdat deze mogelijk in het water had gelegen.

De door de waterskiboot voortgetrokken waterskister had als enige de windsurfer vlak voor de aanvaring ineens voor de boot gezien. De windsurfer voer van noord naar zuid.

Twee opvarenden zijn direct naar het slachtoffer gegaan. Twee opvarenden voeren met de waterskiboot naar de jachthaven van de zeilschool “De Viking” te Wolphaartsdijk en gaven daar alarm met een aangereikte mobiele telefoon.

De bestuurder van de waterskiboot was 30 jaar en was in het bezit van een geldig Klein Vaarbewijs Deel I. Hij had geen aanvullende opleiding voor het besturen en trekken van een waterskiër gevolgd. Vanaf 1993 bestuurde hij een waterskiboot en beoefende daarmee de waterskisport op het Veerse Meer. Daarvoor was hij deelnemer aan de recreatieve watersport, onder andere bij de zeeverkenner en door het windsurfen. De bestuurder gaf aan goede kennis van de vaarregels te hebben, inclusief de vaarregels op het snelvaargebied; hij werd door zijn omgeving omschreven als een vakbekwaam en bedreven speedbootbestuurder. De waterskisport werd in de vakantie beoefend en bij geschikt weer in de periode eind mei tot eind september.

### *1.1.2 De zeilplank*

In het begin van de middag, tenminste vóór 14.00 uur, was de windsurfer met zijn zeilplank vertrokken van de camping “De Zandkreek” van de Nederlandse Caravan Club te Kortgene. De windsurfer maakte in algemene zin rakken van de camping naar de Zuid-Bevelandse wal. De standplaats van de windsurfer op de camping lag ongeveer tegenover de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk. De koers vanaf de camping naar de Zuid-Bevelandse wal kruiste het snelvaargebied. De windsurfer droeg een zwart wetsuit<sup>5</sup>) met surfschoenen.

Door het overlijden van de windsurfer zijn er geen gegevens beschikbaar. De snelheid van het slachtoffer werd door een mede windsurfer geschat op circa 25 kilometer per uur.

In de geraadpleegde literatuur wordt algemeen aangehouden dat een aan de wind surfende zeilplank tenminste een hoek van 30° maakt met de richting van de wind. Gezien de zuidwestelijke wind, zal de koers van de windsurfer dan ook vermoedelijk gelegen hebben tussen zuidzuidwest en zuid.

De windsurfer was 73 jaar oud. Hij beoefende de windsurfsport al ruim 25 jaar, waarvan de laatste 10 jaar op het Veerse Meer vanaf de camping “De Zandkreek” te

---

<sup>5</sup> Een wetsuit is een speciaal zeilpak waarbij de afkoeling van de gebruiker zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

Kortgene. De windsurfer was niet in het bezit van een vaarbewijs. Volgens zijn directe omgeving had hij kennis van de vaarregels. Door zijn jaarlijkse verblijf op de camping was de windsurfer bekend met het vaarwater en op de hoogte van de aanwezigheid van het snelvaar-/waterskigebied.

Volgens de vrouw van de windsurfer had hij ondanks zijn leeftijd een zeer goede lichamelijke conditie. Hij deed veel aan sport. De windsurfer werd door zijn nabestaanden en windsurfers van de camping omschreven als een geoefend windsurfer; hij zocht geen risico's op en ging niet surfen bij windkracht 6 Bf. of meer. Door de familie werd vermoeidheid van het slachtoffer uitgesloten. Het gezichts- en gehoorvermogen van het slachtoffer is niet nader in het onderzoek betrokken.

### *1.1.3 De aanvaring, de gevolgen, het verkeersbeeld en de onderlinge relatie waterskiboot – zeilplank*

Rond 14.25 uur kwamen de waterskiboot en de windsurfer met elkaar in aanvaring, daarbij voer de waterskiboot de windsurfer aan de stuurboordzijde aan. De koersen van de beide vaartuigen waren kruisend.

Na de aanvaring zagen de opvarenden van de waterskiboot het lichaam van de windsurfer en de zeilplank in het water drijven. Twee opvarenden zijn direct naar de drenkeling toegegaan. Het slachtoffer had een grote hoofdwond, was bewusteloos en ademde niet. De opvarenden hebben het slachtoffer beademd tot deze weer uit zichzelf ging ademen. Het slachtoffer bleef buiten kennis en reageerde niet. De twee opvarenden hebben het slachtoffer naar de dichtstbijzijnde wal gebracht nabij de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk. Door de geringe waterdiepte konden zij dat door het water wadend doen.

Al naar gelang de mogelijkheden werd door opvarenden en de aanwezige Politiefunctionarissen hulp verleend. Na aankomst van het ambulance personeel werd de medische hulp door hen overgenomen. Door hen werd opname in een neurochirurgisch centrum noodzakelijk geacht. Het Universitair Ziekenhuis te Gent, België, was beschikbaar voor opname. Vanwege de grote urgentie werd de hulp van een traumahelikopter ingeroepen. Omdat de helikopter van Rotterdam niet beschikbaar was, werd een Belgische traumahelikopter ingeschakeld. Te 15.39 uur is de traumahelikopter met het slachtoffer vertrokken naar Gent.

Op basis van de gegevens verstrekt door de behandelende Belgische arts, werden de verwondingen van het slachtoffer door de medisch adviseur van de Scheepvaart omschreven als een "zeer ernstig multi-trauma". Het slachtoffer was met name verwond aan de rechterachterzijde van het lichaam. Het slachtoffer is in het ziekenhuis aan zijn verwondingen overleden. Hij is niet meer bij kennis geweest.

Een mede windsurfer was na het ongeval direct naar de camping gevaren en had de beheerder geïnformeerd. De vrouw van de windsurfer werd eerst door omstanders op de camping ingelicht en opgevangen. Kort daarop werd zij door de Politie geïnformeerd dat het slachtoffer naar het ziekenhuis te Goes werd gebracht. Een campinggast heeft haar naar het ziekenhuis te Goes gebracht. In het ziekenhuis bleek dat het slachtoffer was vervoerd naar een ziekenhuis in Gent.

Er waren geen ooggetuigen van de aanvaring. Ten tijde van het ongeval bestond het verkeersbeeld nabij het snelvaargebied op het Veerse Meer uit de waterskiboot, tenminste 3 windsurfers en een ten anker liggend jacht. Rond het jacht werd gezwommen.

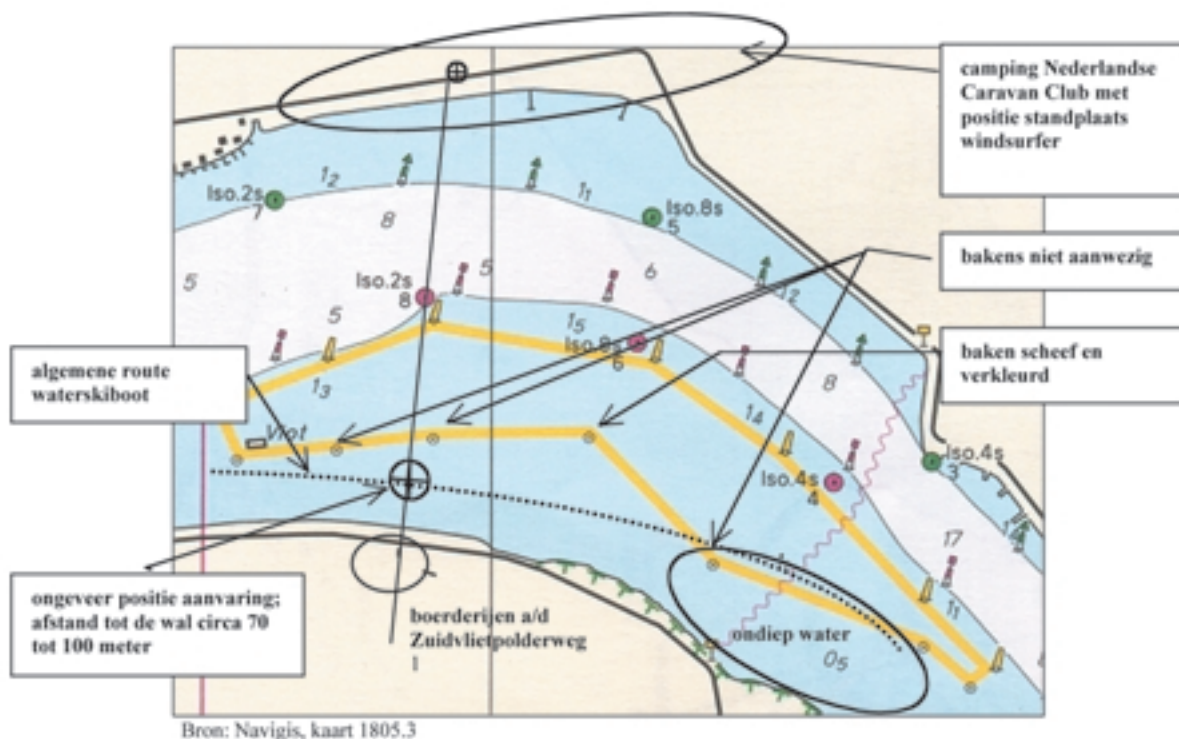
#### 1.1.4 De plaats van de aanvaring

Door de opvarenden van de waterskiboot werd als de plaats van de aanvaring aangegeven een positie op minder dan de halve afstand van de bakens op de zuidelijke rand van het snelvaargebied (gekarteerde positie) en de oever, ongeveer ter hoogte van de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk. Een getuige verklaarde dat “de speedboten passeerden op een afstand van circa 70 tot 100 meter uit de wal”.

De positie van de aanvaring ligt ongeveer op de lijn standplaats van het slachtoffer op de camping – de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk; dat is ongeveer in een lijn 005°-185°.

De opvarenden van de waterskiboot gaven aan niet exact op de hoogte te zijn geweest van de locatie van het snelvaargebied. Zowel de eigenaar als de bestuurder gingen er vanuit dat het snelvaargebied liep vanaf de betonde vaargeul van het Veerse Meer tot de oever van Zuid-Beveland. Het snelvaargebied zelf, was niet goed aangegeven door bakens en men wist niet welke bakens tot de baan behoorden. Op de waterskiboot was geen hydrografische kaart of een andere publicatie waarop het snelvaargebied was aangegeven, aanwezig.

Het snelvaargebied te Wolphaartsdijk ligt in een oversteekroute van windsurfers.



Figuur 1: Schets snelvaargebied met aantekeningen onderzoek. Alle posities zijn bij benadering aangegeven.



Uit onderzoek bleek dat op geen van de nog aanwezige bakens een aanduiding van het snelvaargebied aanwezig was. Verder bleek dat de 2e, 3e en 5e markeringspaal aan de zuidzijde van het snelvaargebied te Wolphaartsdijk gerekend vanaf de westelijke rand ontbraken. Deze situatie bestond ook ten tijde van het ongeval. De paal in de knik van de baan stond zeer scheef en was witachtig van kleur.

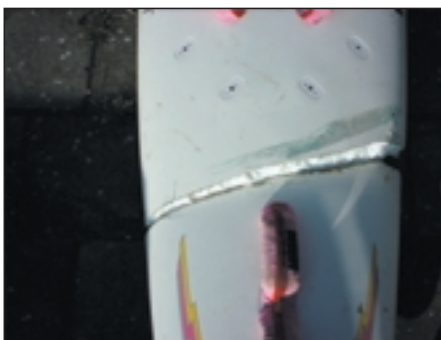
Het snelvaargebied verkeerde al meerdere jaren in die staat. Na ijsgang in 1993 of 1994 was Rijkswaterstaat gebleken dat een aantal palen aan de zuidzijde van het snelvaargebied voor Wolphaartsdijk niet meer aanwezig was of scheef stond. Er is toen sprake geweest van herstel. Voor herstel waren een geschikte ponton en een werkboot noodzakelijk en voorts was het nodig dat personeel met lieslaarzen te water moest. Tot begin 2000 is de situatie onveranderd gebleven, omdat andere taken de aandacht van de scheepvaartmeester vroegen. Daarbij heeft meegespeeld dat voor de ingewijden de contouren van het snelvaargebied zichtbaar waren gebleven en de baan, met name aan de zuidzijde relatief weinig werd gebruikt. De markering van het snelvaargebied heeft geen hoge prioriteit gehad.

De vaarwegbeheerder informeerde de Raad dat uit haar inspectie van 1999 was gebleken dat van beide snelvaargebieden enkele gele drijfbakens ontbraken of niet op de juiste plaats lagen.

Op het Veerse Meer is het Binnenvaartpolitiereglement van kracht. De vaarwegbeheerder van het Veerse Meer en de snelvaar-/waterskigebieden is Rijkswaterstaat Directie Zeeland. Op het Veerse Meer is buiten de snelvaargebieden een maximum vaarsnelheid van 15 kilometer per uur van kracht (Verkeersmaatregel te water Zeeland, 4 november 1992/Nr.8/1992 (Stcrt.1992,224).

## 1.2 *De schade aan de vaartuigen*

De zeilplank was ongeveer op 4/5<sup>e</sup> van voren af gerekend in twee stukken gebroken. Het breukvlak was relatief scherp en maakte een hoek van ongeveer 80° met het vlak van kiel en stevens gerekend over stuurboord, zie figuren 2 en 3. Aan de bovenzijde van de zeilplank, en voornamelijk aan de voorzijde van het breukvlak bevonden zich duidelijke verfsporen.



Figuur 2: Beschadiging zeilplank  
bovenaanzicht



Figuur 3: Beschadiging zeilplank  
onderaanzicht

De herkomst van de verfstrepen kon niet worden achterhaald. De zijden van de zeilplank vertoonden nabij het breukvlak relatief meer schade dan de boven- en onderzijde. Twee voorste vinnen waren naar achteren toe losgebroken van de bevestiging; de achterste

grootste vin was niet beschadigd. Op de onderzijde van de zeilplank werden haaks op het breukvlak (90°) scheuren aangetroffen.  
Het zeil was beschadigd.

De waterskiboot had geen noemenswaardige schade.

### 1.3 *De inrichting van de waterskiboot*

De Nautic 2001 is een snelle motorboot die specifiek is ontworpen voor de waterski-sport, met name voor het wedstrijdwaterskiën. Het vermogen van de motor wordt grotendeels gebruikt voor constante trekkracht en vaarsnelheid. De rompvorm is zodanig ontworpen en geconstrueerd dat de boot een zo constant mogelijke snelheid kan handhaven, een grote mate van koersstabiliteit heeft en er ten behoeve van de waterskier geen onnodig hoge golven worden opgewekt. De boot heeft een vaste rechtsdraaiende schroef. Er is geen schroefbescherming aangebracht.



Figuur 4: Onderwatervorm waterskiboot



Figuur 5: Uitvoering waterskiboot

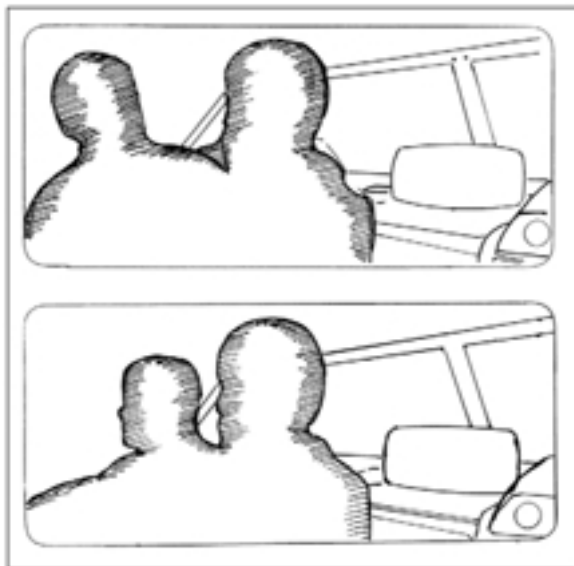
Omdat met de waterskiboot snel gevaren kan worden, valt deze onder artikel 1.01 onder x van het BPR. Een snelle motorboot is gedefinieerd als een klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller kan varen dan 20 km per uur. Voor gebruik als waterskiboot is artikel 8.06 van het BPR van toepassing. De waterskiboot voldeed aan de voorwaarden en specifieke eisen voor snelle motorboten van hoofdstuk 8 van het BPR.

De bestuurderszitplaats is gesitueerd aan stuurboordzijde van de boot. De besturing geschiedt door middel van een stuurwiel. De bestuurder kan vanaf die positie alle relevante meters op het console waarnemen.

Aan bakboord van de bestuurder is een naar achteren gerichte 2-persoonsbank geplaatst. Bovendien is voor het zicht naar achteren een spiegel op de console gemonteerd<sup>6</sup>).

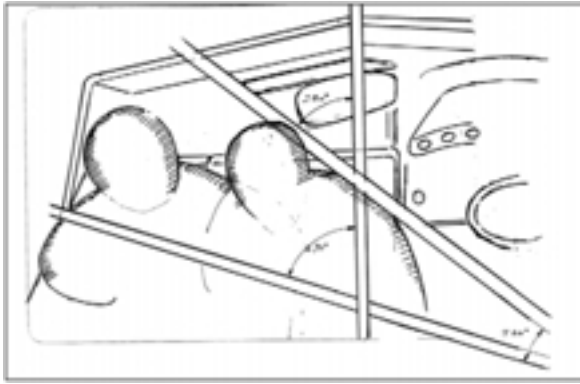
Doordat de twee personen aan de bakboordszijde van de bestuurder zaten, werd het uitzicht van de bestuurder naar bakboord belemmerd. Niet te achterhalen was in welke houding deze personen hadden gezeten en/of in welke mate daardoor het uitzicht was belemmerd. Ondanks deze handicap blijkt uit het onderzoek dat de zichtbelemmering vanuit de bestuurderspositie met name optrad in een sector van circa 20° liggende tussen hoeken van circa 50° en 70° over de bakboordsboeg gerekend vanaf het voorschip (zie schets). Van deze observatie kan slechts worden afgeleid dat er sprake is van een uitzichtbelemmering en dat deze afhankelijk is van de houding en positie van de personen.

De bestuurder gaf aan dat vanuit zijn beleving het uitzicht niet echt beperkt was. Gezien de vaarrichting was er voor de bestuurder van de waterskiboot geen sprake van verblinding door de zon.



Figuur 6: Tweetal situaties van de reconstructie van de belemmering van het uitzicht door twee personen in de waterskiboot gezeten in verschillende houdingen en getekend vanuit de zitplaats en vanaf de ooghoogte van de bestuurder

<sup>6</sup> Artikel 1.09 lid 3 van het Binnenvaartpolitiereglement schrijft voor dat, indien geen vrij uitzicht mogelijk is, dit kan worden gecompenseerd door een optisch hulpmiddel.



Figuur 7: Bovenaanzicht als figuur 6, reconstructie gezien vanuit de zitplaats en ooghoogte van de bestuurder

#### 1.4 *De inrichting van de zeilplank*

In artikel 1.01 onder ij van het BPR is een zeilplank gedefinieerd als “een klein schip, voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund”.

De zeilplank bestaat uit een glasvezelversterkte kunststof romp met een inhoud van 195 liter rondom een piepschuim kern. Aan de onderzijde van de romp waren drie kleine vinnen aangebracht. Op de zeilplank waren voetbanden aangebracht.

De mast was door middel van een mastrail aan de romp bevestigd. Het zeil werd gevoerd aan een mast van 4,80 meter en een giek van 1,70 meter. Het zeil bestond uit roze, zwarte en blauwe banen; er was een doorzichtig deel in aangebracht.

Volgens de voormalige importeur van dit type zeilplank is deze eenvoudig te varen door iemand die de beginselen van de zeilsport kent en kan deze worden gebruikt door zowel beginnende als gevorderde windsurfers.

Tijdens het varen zijn de mast, het zeil en de giek één scharnierend geheel. De techniek van het varen en besturen van een zeilplank is een combinatie van het vasthouden van de giek, de stand van de mast en het zeil en de positie en houding van de windsurfer. Inherent aan de bediening van de zeilplank is dat de windsurfer voor een belangrijk deel met zijn rug in de windrichting staat. Afhankelijk van de windsterkte kan of moet de windsurfer daarbij sterk achterover hangen. De windsurfer moet rekening houden met bewegingen ontstaan door variatie in windkracht en -richting en de hoogte van eventueel aanwezige golven.

De koersstabiliteit van de zeilplank is een belangrijk aspect waarbij de ervaring van de windsurfer van belang is. Om te stoppen kan men eenvoudig het zeil en de mast laten vallen.

Door de specifieke uitvoering van de zeilplank heeft de opvarende geen bescherming van de scheepsconstructie en is het niet uitvoerbaar om een hydrografische kaart aan boord te hebben.

## 1.5 *De melding en hulpverlening*

De melding van het ongeval werd door een opvarende van de waterskiboot gedaan op het algemene alarmnummer 112 nummer vanaf de locatie zeilschool “De Viking” te Wolphaartsdijk. Niet achterhaald kon worden op welke alarmpost de melding het eerst is binnen gekomen. De meldster werd een aantal malen doorverbonden. De melding moest telkens worden herhaald. Het geven van het alarm heeft verscheidene minuten (mogelijk tot 8 minuten) in beslag genomen. De melding is doorgeleid naar het Kustwachtcentrum te IJmuiden, het Regionale Ambulance Centrum (RAC) Vlissingen en de centrale meldkamer van de Regiopolitie te Middelburg. Door het Regionale Ambulance Centrum Vlissingen werd de ambulance geregeld.

Het doorgeleiden van de melding aan het Kustwachtcentrum was een gevolg van de opgegeven positie van de aanvaring op het Veerse Meer. Het Veerse Meer valt onder de alarmeringsprocedure voor “ruime binnenwateren”. In een brochure gedateerd februari 1999 is daarover onder andere vermeld dat de mobiele telefoon voor de alarmering op de ruime binnenwateren ongeschikt is, omdat de dekking daar niet betrouwbaar is en de 112 centrales niet zijn ingericht om maritieme noodberichten met voorrang af te handelen. Bij het contact met de Kustwachtcentrum werd door de meldster de noodzaak van een helikopter aangegeven. De melding werd bij het Kustwachtcentrum om 14.31 uur geregistreerd.

Meerdere personen hebben het ongeval gemeld op het alarmnummer 112.

De verbalisanten van de Politie te Water Post Wemeldinge waren na ontvangst van de melding zeer snel ter plaatste. Men patrouilleerde met de boot op circa 200 meter afstand van de plaats van het ongeval.

De geregistreerde tijd van vertrek van de ambulance door de Centrale Post Ambulancevervoer Bevelanden (CPA) was 14.30 uur. Te 14.43 uur was het ambulancepersoneel ter plaatse. De aanrijtijd van de ambulance werd enigszins vertraagd doordat het ambulancepersoneel enige moeite had het juiste adres van opgegeven positie waar het slachtoffer aan land was gebracht, te vinden.

Na het ongeval werd ter verbetering van de alarmering van ongevallen door de beheerders van de Nederlandse Caravan Camping ten behoeve van de campinggasten een alarmprocedure en een lijst met telefoonnummers opgesteld.

## 1.6 *Het vaargebied en regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 en snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk*

Op grond van het BPR artikel 6.02 3<sup>e</sup> lid en 8.06 1<sup>e</sup> lid en artikel 13 1<sup>e</sup> lid van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer is het Besluit Regeling Snelle Motorboten Rijkswateren 1995 uitgevaardigd. In artikel 2, 1<sup>e</sup> lid onder v, 2<sup>e</sup> lid van de Wijziging Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 (Staatscourant 1999, nr. 114), zijn de gebieden of gedeelten daarvan aangegeven waar des daags gewaterskied mag worden.

Voor de provincie Zeeland werd door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Zeeland van als voorlichting de brochure “Regels en gebieden snelle motorboten

Zuidelijke Delta”, uitgave 1999) uitgegeven. In de brochure is opgenomen waar de gebieden op het Veerse Meer gewaterskied en snel gevaren mag worden. Ter nadere aanduiding daarvan, *“de drijfbakens zijn (voor zover mogelijk of nodig) eventueel voorzien van een pictogram (verkeersteken). Verder, het betreffende verkeersteken, op bord of drijfbaken (sticker), zal men ter plaatse niet altijd aantreffen, omdat het niet overal mogelijk of doelmatig is deze te plaatsen of aan te brengen.* In de 2000 editie wordt verwezen naar de verkeerstekens van Bijlage 7 van het BPR, respectievelijk E.20.1 en E.17. Dit zijn aanwijzingstekens.

Het snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk is onder andere aangegeven op de hydrografische kaart nummer 1805.3 3<sup>e</sup> editie 1999. De lengte van het snelvaargebied is circa 1,7 kilometer.

De regeling snelle motorboten geeft aan de daarvoor in aanmerking komende categorie schepen recht om op die locatie sneller te varen dan op de omliggende wateren; alle andere regels blijven van toepassing.

Er is geen verbod waardoor andere vaarweggebruikers geweerd worden van dat zelfde gebied. Andere vaarweggebruikers kunnen op elke plaats het snelvaargebied binnengevaren en hun eigen activiteit (gaan) uitoefenen.

## 2 ANALYSE PRIMAIRE ONGEVALSASPECTEN

### 2.1 *De toedracht en hypothese van de aanvaring*

#### 2.1.1 *De koers en snelheid van de waterskiboot*

Vanaf een punt in de buurt van het westelijke uiteinde van het snelvaargebied werd een koers aangehouden die in algemene zin de kromming van de oever volgde. Om parallel aan de oever te varen, waren kleine koerswijzigingen nodig. Het is aannemelijk dat na het bochten een koers werd gestuurd, die aanving op ongeveer de 085° en rond het tijdstip van de aanvaring circa 090° tot 100° is geweest.

De snelheid van de waterskiboot was circa 45 kilometer per uur; de snelheid is tot het moment van de aanvaring onveranderd gebleven. Deze snelheid is gezien de activiteit niet extreem hoog. Bij deze snelheid legt de waterskiboot in een halve minuut een afstand van circa 375 meter.

#### 2.1.2 *De koers en snelheid van de windsurfer*

De windsurfer maakte rakken tussen de noordelijke en zuidelijke oever van het Veerse Meer. Op basis van de verklaringen is het aannemelijk dat de windsurfer in algemene zin een koers stuurde die lag tussen 195° en 160°. Gezien de zuidwestelijke wind moet de maximale aan-de-windse koers van de windsurfer circa 195° zijn geweest. De windsurfer kruiste het snelvaargebied. De positie van het ongeval lag ongeveer op de lijn standplaats van de windsurfer op de camping en de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk. Het is aannemelijk dat de windsurfer vanaf een positie nabij de standplaats is opgestapt. De standplaats op de camping en de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 liggen ongeveer op een lijn 005° – 185°.

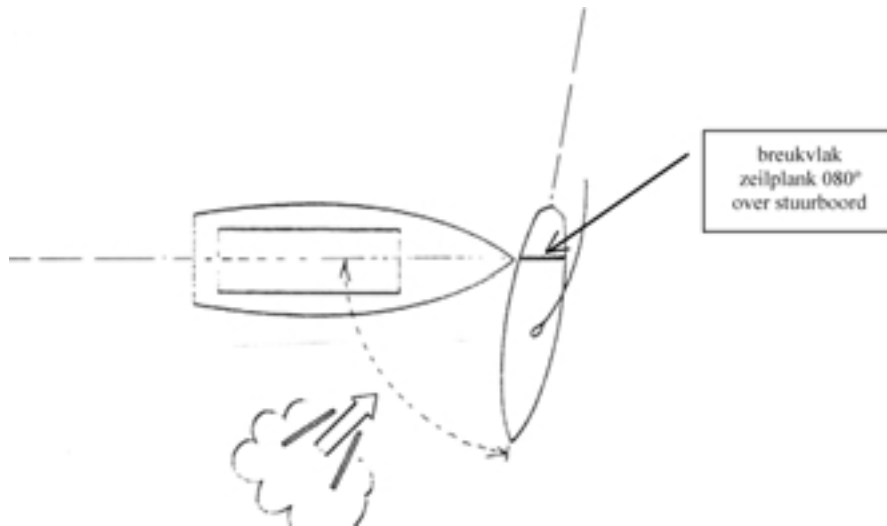
Gezien de windsnelheid is het aannemelijk dat de snelheid van de zeilplank eerder rond de 20 kilometer per uur zal zijn geweest dan 25 kilometer per uur. Bij een snelheid van 20 kilometer per uur legt de windsurfer in een halve minuut een afstand af van ongeveer 165 meter.

De windsurfer is vlak voor de aanvaring zeilend waargenomen. Er zijn geen aanwijzingen dat de windsurfer vlak voor of tijdens de aanvaring niet zeilende is geweest, c.q. in het water heeft gelegen. Gezien de verklaringen en het letsel van het slachtoffer is het aannemelijk dat de koers en snelheid van de windsurfer niet noemenswaardig is veranderd tot voor de aanvaring.

### 2.2 *De aanvaringssnelheid en -hoek*

De snelheid van de waterskiboot is tot na de aanvaring niet veranderd. De naderings-snelheid heeft tenminste rond de 50 kilometer per uur gelegen. De schade aan de zeilplank is een gevolg van de aanvaring; daarbij is het aannemelijk dat de waterskiboot over de zeilplank is geschoven en dat het onderwatervorm van de waterskiboot de zeilplank heeft gesneden. De regelmaat van de haaks op het breukvlak staande scheuren aan de onderzijde van het achterste deel van de zeilplank doen vermoeden dat deze zijn veroorzaakt door de draaiende schroef.

Op basis van de beschikbare gegevens moet geconcludeerd worden dat de zeilplank aan de stuurboordzijde onder een hoek van  $080^{\circ}$  werd angevaren. De beide schepen hadden ten opzichte van elkaar kruisende koersen. Op basis van de bovenstaande gegevens en hypothese kan geconcludeerd worden dat de meest waarschijnlijke koers van de waterskiboot tijdens de aanvaring tussen  $090^{\circ}$  en  $100^{\circ}$  is geweest, en dat de vermoedelijke koers van de zeilplank rond de  $185^{\circ}$  heeft gelegen.



Figuur 8: Aanvaringshoek waterskiboot – zeilplank.

Uitgaande van de in sectie 2.1.2 aangenomen koersen, bevond de windsurfer zich vanuit de waterskiboot gezien in een richting van circa  $15^{\circ}$  á  $20^{\circ}$  over bakboord. Vanuit de positie van de windsurfer bevond de waterskiboot zich op circa  $70^{\circ}$  over stuurboord.

### 2.3 De plaats van de aanvaring

Op basis van de verklaringen kan geconcludeerd worden dat de positie van de aanvaring ongeveer 350 meter van het westelijke einde van het gekarteerde snelvaargebied lag en circa 80 meter uit de oever van Zuid-Beveland, ter hoogte van de boerderijen aan de Zuidvlietpolderweg 1 te Wolphaartsdijk.

Deze positie ligt op ongeveer een  $\frac{1}{2}$  minuut varen door de waterskiboot van het westelijke einde van het snelvaargebied.

### 2.4 De activiteit waterskiën en het maken van een bocht

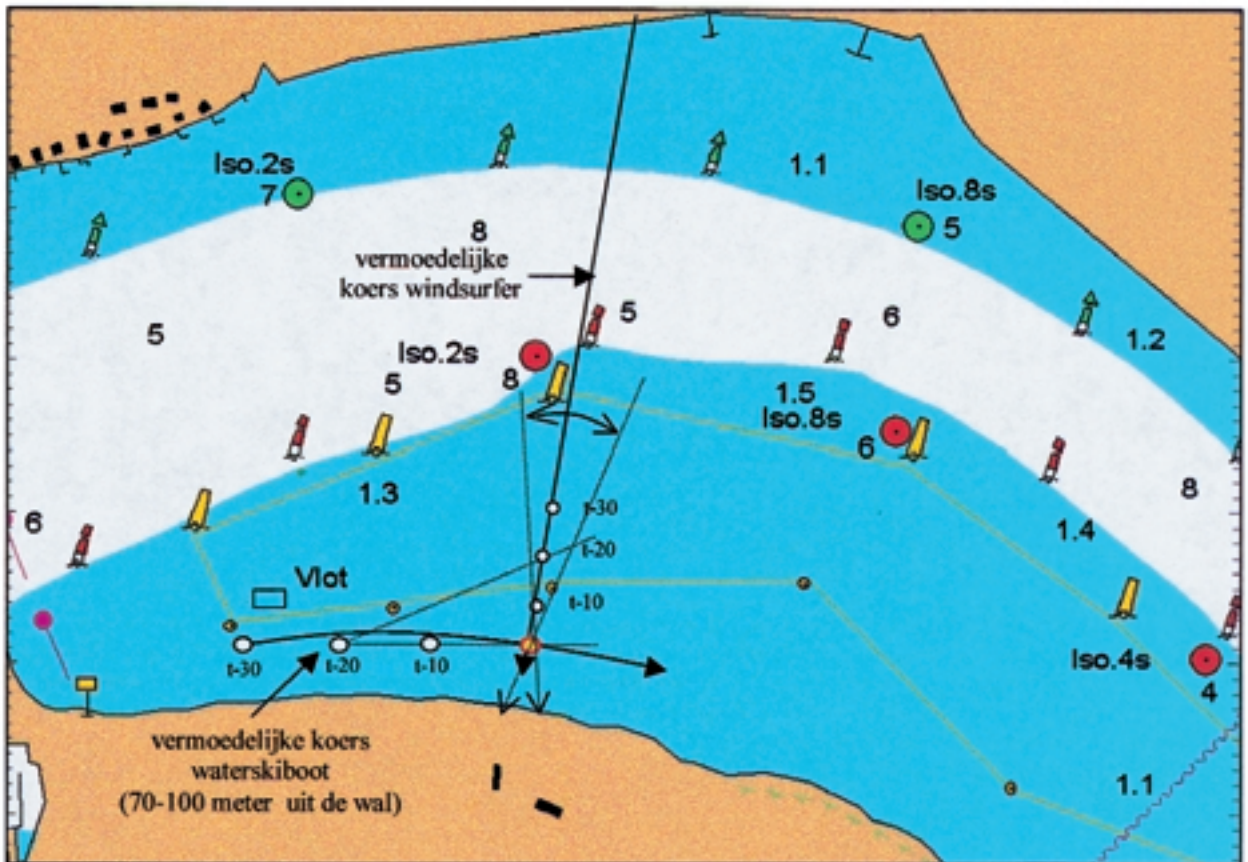
Voorafgaand aan de aanvaring voer de waterskiboot naar het westelijke einde van het snelvaargebied. Daar aangekomen bracht de bestuurder de waterskiboot met een ruime bocht op tegenkoers en zocht zoveel mogelijk het kielzog van de voorgaande route op, omdat het water daar rustiger was.

De aanvaring vond plaats ongeveer een halve minuut varen van het westelijke einde van het snelvaargebied en na het op tegenkoers brengen van de waterskiboot.

Hoe het bochten werd ingezet, uitgevoerd, op welk tijdstip en/of in welke positie werd niet duidelijk. Het is niet uitgesloten dat de waterskiboot om terug te keren in zijn



kielzog een bocht heeft gemaakt die groter was dan  $180^\circ$ , mogelijk zelfs tot  $270^\circ$  en/of bestond uit één of twee S-bochten. De tijd nodig om een bocht te maken is afhankelijk van de grootte van de bocht en de snelheid waarmee die wordt gemaakt. Een bocht met een diameter van zo'n 40 à 50 meter wordt niet als extreem ruim ervaren. Het maken van een bocht van  $360^\circ$  met een draaicirkel van 40 meter bij 45 kilometer per uur neemt ongeveer 10 seconden. Al naar gelang de omstandigheden, de ruimte en de ervaring van de waterskiër zal de snelheid bij het maken van een bocht worden teruggebracht. Het is aannemelijk dat de bocht met een lagere snelheid werd gemaakt, mogelijk circa 30 tot 35 kilometer per uur. Dit leidt tot de conclusie dat het maken van de bocht meer tijd heeft genomen dan 10 seconden.



Bron: Navigis, kaart 1805.3

Figuur 9: Vermoedelijke koersen, aanvaringshoek en onderlinge afstanden van waterskiboot en zeilplank.  
( $t - 10$  = tijdstip van aanvaring minus 10 seconden)

Het maken van de bocht met een waterskiër bij die snelheid vraagt van de bestuurder een zekere mate van oplettendheid. Uit informatie verkregen van waterskiërs, waterski-instructeurs en literatuur is bekend dat de uitkijk naar de waterskiër zeer belangrijk is. De uitkijk moet de bestuurder nauwgezet op de hoogte houden van de bewegingen van de waterskiër en van eventueel aanwezig verkeer. Duidelijke afspraken over de te maken manoeuvres en de uitkijk zijn zeer belangrijk. De bestuurder en de uitkijk moeten goed op elkaar zijn ingespeeld.

De bestuurder moet, na volledig op tegenkoers en weer in zijn kielzog te zijn gekomen, opnieuw zijn omgeving hebben opgenomen. Tussen het tijdstip van op tegenkoers zijn en de aanvaring bleef circa 20 seconden over. Voor de aanvaring keek de bestuurder achterom. Gezien de snelheid van de waterskiboot is het aannemelijk dat de als ervaren omschreven bestuurder slechts even achterom heeft gekeken. Dit leidt tot de aanname

dat er voor de bestuurder een tijdspanne in de orde van 15 seconden gelegenheid was om zijn nieuwe omgeving te kunnen opnemen. In die korte tijd kwam hij tot de conclusie dat er geen scheepvaart met aanvaringsrisico in zijn nabijheid was. Er van uitgaande dat de bestuurder slechts zo kort achterom heeft gekeken tot de aanvaring, moet de afstand tot de windsurfer toen circa 75 meter zijn geweest.

## 2.5 *De beschouwing van de aanvaring*

De fatale aanvaringssituatie heeft zich in een zeer korte tijd ontwikkeld. Het is aan-nemelijk dat er gevaar voor aanvaring moet hebben bestaan vanaf het moment dat de waterskiboot aan het westelijke einde van het snelvaargebied was gekeerd en weer op tegenkoers voer. Rond dat tijdstip was de onderlinge afstand nog circa 300 tot 350 meter.

Gezien de gevolgen moet geconstateerd worden dat de beide bestuurders onvoldoende tijd of mogelijkheden hebben gehad om de fatale situatie tijdig te onderkennen en om pogingen te ondernemen deze te vermijden.

De bestuurder van de waterskiboot had de windsurfer niet gezien; hij had kort voor de aanvaring achterom gekeken in de veronderstelling dat dit veilig kon geschieden. Er was er voor de bestuurder van de waterskiboot geen directe noodzaak achterom te kijken. Gezien het varen met een relatief hoge snelheid is het achteromkijken bij het beoefenen van de waterskiactiviteit zelfs ongewenst.

Om te bewerkstelligen dat de bestuurder van de waterskiboot zijn aandacht volledig kan richten op het scheepvaartverkeer heeft de wetgever in artikel 8.06 lid 2 van het BPR een uitkijk bij het waterskiën voorgeschreven. In de praktijk wordt geconstateerd dat vele bestuurders van waterskiboten achterom kijken naar de waterskiër, vooral tijdens het maken van de bocht. Zie ook sectie 3.2.

Uit het onderzoek blijkt dat er bij de uitkijk naar de waterskiër in het onderhavige ongeval eerder sprake was van een gewoonte dan een duidelijke afspraak tussen de bestuurder en de uitkijk, wie van de twee medeopvarenden de uitkijk waarneemt en hoe de bestuurder wordt geïnformeerd.

Door het achterom kijken, hoe kort ook, ontnam hij zich de gelegenheid om zelfs op de zeer korte afstand op een gevaarlijke situatie te kunnen reageren met een stopmanoeuvre of een koerswijziging. Ook zijn uitkijk heeft de windsurfer niet gezien.

De op het console gemonteerde achteruitkijkspiegel was voor de bestuurder niet voldoende bruikbaar door de op de bank zittende medeopvarenden.

Gezien de in sectie 2.1.2 aangenomen koers, de windrichting en -kracht en de bediening van de zeilplank is het aannemelijk dat de windsurfer een houding ongeveer met zijn rug in de richting waar de waterskiboot vandaan kwam, heeft gestaan. Ook moet de windsurfer gezien de golven, de windsterkte en de techniek van windsurfen actief bezig zijn geweest met het besturen van de zeilplank. Ook voor de geoefende windsurfer moet deze wijze van windsurfen intensieve aandacht hebben gevergd; dit kan ongewild een rol hebben gespeeld bij zijn beoordeling van de omgeving. Het is niet uitgesloten dat hij daarbij achterover heeft gehangen.

Om de naderende waterskiboot te kunnen zien moest de windsurfer zijn hoofd behoorlijk ver omdraaien, mogelijk moest hij zelfs zijn hoofd geheel omdraaien. Om de waterskiboot te kunnen volgen moet zeer regelmatig in die richting worden gekeken; dit is niet eenvoudig te combineren met de zeilactiviteit.

De windsurfer voerde het zeil over bakboord. Over stuurboord waren er geen uitzichtbelemmerende factoren.

Uit diverse (wetenschappelijke) studies blijkt dat de visuele waarneming door verschillende aspecten nadelig beïnvloed kan worden. In hoeverre van beperkende factoren daadwerkelijk sprake is geweest, kon niet vastgesteld worden.

### 3 ANALYSE SECUNDAIRE ONGEVALSASPECTEN

#### 3.1 *De inrichting en uitvoering van de waterskiboot*

Door het ontwerp en de uitvoering van de waterskiboot kunnen twee opvarenden aan bakboord van de bestuurder plaatsnemen. Dit is de meest logische positie voor de in artikel 8.06 lid 2 van het BPR voorgeschreven uitkijk naar de waterskiër.

Bij reconstructie werd vastgesteld dat er sprake was van een volledige belemmering van het uitzicht over bakboord van een hoek van circa 20° liggend tussen 50 – 70° gerekend vanaf het vlak van kiel en stevens. Bij een iets andere houding van deze personen ten opzichte van de getekende positie zullen er andere blinde sectoren ontstaan.

De mate van belemmering van het uitzicht, voor en tijdens de aanvaring, was niet te achterhalen.

Het is niet uit te sluiten dat de belemmering van het uitzicht voor de bestuurder een rol heeft gespeeld en dat de windsurfer daardoor niet werd opgemerkt.

De Correct Craft waterskiboot is specifiek ontworpen voor zowel de wedstrijdwaterski-sport als watersportactiviteiten. Vanuit dit aspect kan een zitplaats aan de bakboordzijde van de bestuurder minder bezwaarlijk zijn.

Voor het varen op de opengestelde openbare vaarweg is een boot met een dergelijke uitzichtbelemmering van de bestuurder over bakboord minder geschikt, tenzij extra uitkijk is geregeld.

#### 3.2 *De opleiding van bestuurders*

De vaarbevoegdheid van bestuurders van vaartuigen is geregeld in de Binnenschepenwet (BSW). Voor het besturen van een waterskiboot is tenminste het klein vaarbewijs vereist. De inhoud van de opleiding klein vaarbewijs is van theoretische aard. Er is geen hertoetsing vereist.

Voor het besturen van een zeilplank is geen vaarbewijs vereist.

De beide bestuurders voldeden aan de wettelijke voorschriften ten aanzien van het voeren van een schip.

Er bestaan op vrijwillige basis cursussen gegeven door erkende instituten voor vele soorten watersporten, daaronder voor bestuurders van waterskiboten, waterskiërs en windsurfers<sup>7</sup>).

In de cursus stuurman waterskiboot wordt in theorie en praktijk specifiek aandacht besteed aan het besturen van een waterskiboot, de relatie bestuurder – uitkijk – waterskiër, de veiligheidsaspecten en risico's die kunnen ontstaan bij het waterskiën. Het achterom kijken door de bestuurder van de waterskiboot wordt sterk afgeraden.

<sup>7</sup> Informatie is te verkrijgen bij de Nederlandse Waterski Bond, het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond en/of de Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB).

In vervolg op het vaarbewijs kan de aanvullende opleiding helpen de tijdens de beoefening van de sport ingeslopen fouten te corrigeren en een bijdrage leveren aan een betere beheersing van de risico's verbonden aan het uitoefenen van de watersport-activiteit.

### 3.3 *De kennis van vaarregels en voorlichting*

Uit het onderzoek blijkt dat de groep vaarweggebruikers die niet beroepsmatig bezig is op het water, met name de categorieën (dag-)recreanten en bestuurders van vaartuigen waarvoor geen vaarbewijs vereist is, hun hobby in het algemeen gedurende de zomerperiode beoefenen.

Op basis van interviews en publicaties kan worden geconcludeerd, dat tenminste een aantal recreanten onvoldoende op de hoogte is van de vaarregels, de Regeling Snelle Motorboten en de vaarwegmarkering. Verder blijkt ook dat watersporters verschillend acteren op de van toepassing zijnde vaarregels, met name voor ontmoetingen van ongelijksoortige kleine vaartuigen.

Windsurfers gaven aan in de praktijk aan alles wat groter en sterker is voorrang te geven.

Naast het BPR is het noodzakelijk de betekenis is van gele tonnen of drijfbakens en verkeerstekens te kennen.

Voor de in deze sectie genoemde groep recreanten geldt dat zij wat betreft informatie over de (lokale) voorschriften en omstandigheden in belangrijke mate zijn aangewezen op voorlichting.

In het verleden werd voorlichting door de Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) verzorgd. De voorlichting over snelvaargebieden wordt decentraal door lokale autoriteiten, vaarwegbeheerders, plaatselijke instanties en via de verenigings-media verzorgd.

Voor het Veerse Meer gebied zijn beschikbaar de brochure "Regels en gebieden snelle motorboten – Zuidelijke Delta" van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland, en de brochure "Praktische tips voor het varen met een klein schip in het Oosterscheldegebied" samengesteld door het Korps Landelijke Politiediensten afdeling Delta, Groep Wemeldinge.

De wetgeving gaat er van uit dat bestuurders van vaartuigen vanuit eigen verantwoordelijkheid kennis nemen van de van toepassing zijnde regels. Naast het kennen van de vaarregels vereist goede zeemanschap dat de bestuurders kennis moeten hebben van het vaargebied en de (on)mogelijkheden van de overige scheepvaart.

Uit het onderzoek blijkt dat vooral overheidsdiensten zich zorgen maken over de kennis van de vaarregels bij de watersport recreanten. woordvoerders van de overkoepelende watersportverenigingen onderschrijven dit in grote lijnen.

Op de themadag "Transport en recreatie op het water, scheiden of te onderscheiden" georganiseerd door het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 20 april 1999 werd geconcludeerd dat verbetering van de kennis een belangrijke bijdrage zou kunnen zijn voor de veiligheid op de vaarwegen.

In vervolg op de themadag werd onder auspiciën van het Watersportberaad<sup>8)</sup> een onderzoek gestart naar het samengaan van recreatievaart en beroepsvaart, daarbij komen ook aan de orde ongevalregistratie, aantallen vaarbewijzen, marifoon aan boord en kennis van de regels.

### 3.4 De voorschriften

#### 3.4.1 De voorschriften bij koerskruisen van ongelijksoortige vaartuigen

De windsurfer was, vanuit recreatief oogpunt gezien, bekend met het vaargebied. Hij kon vanwege de geringe diepgang van de zeilplank aanmerkelijk verder doorvaren naar de wal dan de waterskiboot. Er zijn geen aanwijzingen dat de windsurfer van koers is veranderd of een maatregel heeft genomen ter voorkoming van de aanvaring.

De waterskiboot moest vanwege haar diepgang een ruimere marge tot de wal houden.

Voor toepassing bij kruisende koersen door twee ongelijkwaardige vaartuigen, komen twee artikelen van het BPR in aanmerking, te weten artikel 6.03a lid 2 en artikel 6.03a lid 4.

Artikel 6.03a lid 2 van het BPR regelt de voorrang tussen ongelijksoortige kleine schepen. Artikel 6.03a lid 2 luidt, *indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid, het motorschip uitwijken voor het andere schip, en het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.*

Door een aantal geïnterviewde recreanten werd dit artikel aangehaald als zijnde van toepassing.

Artikel 6.03a lid 4 van het BPR werd door de bestuurder van de waterskiboot en personen werkzaam bij toezichthoudende diensten aangevoerd als zijnde van toepassing op de onderhavige aanvaring. Artikel 6.03a lid 4 luidt, *een zeilschip dat het vaarwater opkruist moet, in afwijking van het eerste lid, het tweede lid en het derde lid, uitwijken voor een ander schip, dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt. Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.*

Bij de toepassing van dit artikel is er sprake van 3 voorwaarden, het “vaarwater”, “opkruisen” en “stuurboordwal houden”. Uit de toelichting van artikel 6.03a lid 4 op het BPR blijkt dat gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt; dat is de met boeien volgens het laterale stelsel gemarkeerde vaargeul (de betonde vaargeul hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater daarbuiten).

De positie van de aanvaring op het Veerse Meer lag buiten de betonde doorgaande vaargeul en buiten het snelvaargebied. Op het Veerse Meer is sprake van een met het laterale stelsel betonde vaargeul. De bijzondere betoning van het snelvaargebied is geen betoning volgens het laterale stelsel.

<sup>8)</sup> Het onderzoek wordt uitgevoerd door de werkgroep Veiligheid van het Watersportberaad in samenwerking met vertegenwoordigers van de HISWA Vereniging, Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB), Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KNWV) en KSV Schuttevaer; het onderzoek houdt zich bezig met de veiligheid op het water, vooral daar waar beroeps- en recreatievaart samenkomen.

Het onderzoek geeft aanleiding te veronderstellen dat de voorschriften van het BPR niet altijd voldoende zekerheid geven voor een veilige ontmoeting tussen ongelijksoortige vaartuigen. Dat de diverse vaarreglementen niet goed toegankelijk zijn voor de recreant is ook één van de dagconclusies op de themadag georganiseerd door het Directoraat-Generaal Goederenvervoer op 20 april 1999.

De Directie Transportveiligheid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer liet weten dat er in de in voorbereiding zijnde 8<sup>e</sup> wijziging van het BPR ten aanzien van de voorschriften bij koerskruisen, Hoofdstuk 6, met name artikel 6.03a geen aanleiding is voor een inhoudelijk andere visie.

Regels en procedures zijn een administratieve manier om de gevolgen van onveilig handelen te voorkomen, de gevaren te beheersen en/of bescherming te bieden. Onvoldoende duidelijke regels en procedures, waaronder ook wetgeving, kan aanleiding zijn voor verschil in interpretatie door de gebruikers en kan aanleiding zijn dat fouten worden gemaakt.

De omstandigheden ter plaatste op het Veerse Meer kunnen aanleiding zijn geweest voor verschillende interpretatie, met name door de windsurfer en in mindere mate de bestuurder van de waterskiboot.

Het is niet uitgesloten dat het de windsurfer bekend was dat hij zich buiten het snelvaargebied bevond en zich daar veilig waande.

#### *3.4.2 De aanvullende vaarregels snelle motorboot en waterskiboot*

Naast de in sectie 3.4.1 genoemde artikelen is voor bestuurders van een waterskiboot onder andere artikel 8.04 lid 1c van het BPR van toepassing. De bestuurder van snelle motorboot moet zich tijdens het varen zodanig gedragen, dat er geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van het vaarwater wordt veroorzaakt.

Dit artikel is voor een bestuurder van een snelle motorboot bijna niet uit te voeren in een betrekkelijk klein snelvaargebied waarop ook andere vormen van recreatie het recht hebben te opereren.

### *3.5 Het (snel)vaargebied*

#### *3.5.1 De vaarwegmarkering*

Op het Veerse Meer wordt gele betonning en bebakening toegepast ter markering van een gebied waar snelvaren en waterskiën is toegestaan. Ten tijde van het ongeval waren de verkeerstekens niet aanwezig of niet meer zichtbaar.

Het BPR geeft in Bijlage 8 regels voor de markering van het vaarwater. De in hoofdstuk 4 van de bijlage opgenomen Bijzondere Markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie. De Bijzondere Markering duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties, bijvoorbeeld het afbakenen van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten en waterskiërs. De markering geschiedt door geel gekleurde boeien, tonnen of bakens. Om het gebied nader aan te duiden of naar gelang de specialisatie kunnen verkeers-tekens zijn aangebracht volgens bijlage 7 van het BPR. Het doel van verkeerstekens is

onder andere het waarborgen van de bruikbaarheid van het gebied waar deze zijn geplaatst. De blauwe verkeerstekens hebben in beginsel een aanvullend karakter; andere verkeerstekens, zoals verbodstekens hebben een dwingend karakter.

Het beheer en toezicht van de markering van de hoofdvaarweg en de voor de recreatie aangebrachte boeien, drijfbakens of andere middelen zijn binnen de Rijkswaterstaat Directie Zeeland verdeeld over twee afdelingen. Het beheer en toezicht wordt in onderlinge samenwerking door de betreffende scheepvaartdienst en dienstkring vanuit hun specifieke deskundigheid en taakveld uitgevoerd.

De verantwoordelijkheid voor een aantal voorzieningen op het Veerse Meer, anders dan de vaarwegmarkering, zoals het startvlot voor de waterskiërs en steigers voor recreatie ligt bij het Waterschap Zeeuwse eilanden.

De markering van de bijzondere vaargebieden is ter plaatse niet altijd zodanig aangegeven dat de ondeskundige vaarweggebruiker daaraan zonder meer de juiste betekenis kan afleiden.

### *3.5.2 Het snelvaargebied, de functionaliteit van de vaarweg en het vaargedrag*

Bij een gemiddelde snelheid van 45 kilometer per uur wordt het circa 1700 meter lange snelvaargebied voor Wolphaartsdijk afgelegd in minder dan 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> minuut. Tenzij de waterskiactiviteit wordt afgebroken moet aan het einde van de baan een U-bocht worden gemaakt en weer worden teruggevaren.

Behoudens de overige van toepassing zijnde voorschriften, geven snelvaargebieden aan bestuurders van snelle motorboten een recht af te wijken van de geldende snelheidsbepaling. Op de snelvaargebieden op het Veerse Meer geldt geen verbod waardoor andere vaarweggebruikers worden geweerd van dat gebied. Het snelvaargebied kan op elke plaats worden binnengevaren en andere vaarweggebruikers kunnen hun gewenste activiteit (gaan) uitoefenen.

Waterrecreanten, waaronder de opvarenden van de waterskiboot, gaven aan niet exact op de hoogte te zijn (geweest) van de locatie van het snelvaargebied. Men ging er vanuit dat het gebied liep vanaf het betonde vaargeul tot de oever van Zuid-Beveland.

Uit het onderzoek is gebleken dat het snelvaargebied niet volledig als zodanig herkenbaar was. Met name was de markering aan de zuid- of landzijde deels verdwenen, of onduidelijk gemerkt. De exacte vorm, de afmeting en het specifieke gebruik van het gebied kon slechts worden verkregen uit de hydrografische of waterkaart en/of de regeling voor het snelvaargebied. Deze situatie bestond al vanaf 1993 of 1994. Het herstel van de markering van het snelvaargebied had geen hoge prioriteit.

Omdat de herkenbaarheid van de bakens en de onderlinge afstanden daarvan aan duidelijkheid te wensen overliet, werd door het Korps Landelijke Politiediensten mede naar aanleiding van dit ongeval contact gelegd met de afdeling Scheepvaart van Rijkswaterstaat. In dat contact werd door Rijkswaterstaat onder andere aangevoerd dat vooralsnog geen vaarverbod voor surfers enz. in de snelvaargebieden werd overwogen, zolang er geen sprake is van een continu gevaarlijke situatie. Een dergelijk verbod zou een belangrijk deel van het Veerse Meer het gehele jaar onbereikbaar maken voor een grote groep recreanten, terwijl er niet continu snel gevaren wordt. Door woordvoerders



van de Politie en Rijkswaterstaat werd gewezen op de moeilijke handhaafbaarheid van een wettelijk geregelde scheiding of verbod.

De Rijkswaterstaat Directie Zeeland was na inspectie in 1999 tot de conclusie gekomen dat de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de beide snelvaargebieden op het Veerse Meer niet voldeed en dat de onderlinge afstand tussen de gele drijfbakens groter was dan wenselijk. In januari 2000 is de vervanging van de palen door drijfbakens ter sprake gekomen. Er werden aangepaste drijfbakens ontwikkeld.

In april 2000 werden de risicoreducerende maatregelen geëffectueerd. Op het snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk werden de markeringsbakens (palen) vervangen door drijfbakens en werden in totaal 27 drijfbakens uitgezet. De verbetering van de markering werd opgenomen in de nieuwe edities van de brochure "Regeling en gebieden snelle motorboten" en de hydrografische kaarten.

Door Rijkswaterstaat wordt nog bezien in hoeverre er op daarvoor in aanmerking komende oeverlocaties een tekstbord kan worden geplaatst. Een waarschuwing in de hydrografische kaart (editie 2000) kon door niet nader toegelichte omstandigheden nog niet worden geplaatst.

De Rijkswaterstaat Directie Zeeland liet desgevraagd weten zich op het standpunt te stellen dat de snelvaargebieden in het Veerse Meer onderdeel zijn van het openbaar vaarwater en daarmee in principe toegankelijk zijn voor alle soorten vaart, zolang er geen gemotiveerd en goed onderbouwd besluit is uitgevaardigd om bepaalde categorieën vaartuigen te verbieden.

Voor de vaarwegen in beheer bij de Rijkswaterstaat Directie Zeeland moet afwijkende wetgeving<sup>9</sup>), zoals een scheiding van verschillende vormen van recreatie en bepaalde vaarweggebruikers door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden uitgevaardigd.

Door het deels ontbreken van de voorgeschreven markering was de functionaliteit van het snelvaargebied verloren gegaan. Het waarborgen van de functionaliteit van de vaarweg is een verantwoordelijkheid van de vaarwegbeheerder.

Een juiste markering van het snelvaargebied had de bestuurders van de beide vaartuigen en de toezichhoudende instanties wel duidelijkheid kunnen verschaffen.

### *3.5.3 De scheiding van verschillende vormen van watersport als waarborg voor de veiligheid op een snelvaargebied*

Op het Veerse Meer zijn reeds vele jaren twee snelvaargebieden in gebruik. In eerdere publicaties en concept wetgeving werd als waarborg voor de veiligheid op het snelvaargebied een scheiding van verschillende vormen van watersport opgenomen. Er is in de huidige wetgeving echter geen sprake van een opgelegde scheiding van verschillende vormen van watersport.

In de Zeeuwse waterrecreatiekrant 1984, uitgegeven in opdracht van het Provinciaal Bestuur was onder Veerse Meer vermeld dat plankzeilen niet is toegestaan in de banen voor snelle motorboten. Een woordvoerder van het Korps Landelijke Politiediensten gaf aan dat het op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de toenmalige

<sup>9</sup> Bedoeld wordt wetgeving die afwijkt van de Scheepvaartverkeerswet en het Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartwetgeving.

gemeente Veere verboden was op het Veerse Meer in de snelle motorbootbanen te windsurfen, te kanoën, te zwemmen, te zeilen, te roeien en/of andere watersport uit te oefenen. Na het in werkingtreden van de Scheepvaartverkeerswet en het Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer (BABS) zouden de voorschriften voor het Veerse Meer in de APV van rechtswege nietig zijn geworden.

Binnen de nieuw gevormde gemeente Veere bleef er behoefte bestaan de veiligheid van de watersporters en recreanten (beter) te kunnen waarborgen. In de concept-APV, gedateerd 1 januari 1999 werd het hoofdstuk "Veiligheid op het water in het Veerse Meer" opgenomen. Lid 1 van artikel 5.3.9. van de concept-APV luidt, "*artikel 5.3.9 Veiligheid op het water in het Veerse Meer: het is op het Veerse Meer verboden de plankzeilsport te beoefenen binnen de voor snelle motorboten bestemde en daartoe bebakende en/of betonde gebieden*". Een woordvoerder van de gemeente liet weten dat het doel van de concept-APV was een discussie over de veiligheid op het water op gang te brengen binnen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

Rijkswaterstaat Directie Zeeland was niet op de hoogte van het bestaan van voorschriften voor de plankzeilsport in de concept APV 1999 van de gemeente Veere. De woordvoerder liet weten dat de Algemene Plaatselijke Verordening van de toenmalige gemeente Veere ook vóór het in werkingtreden van de Scheepvaartverkeerswet (SVW) en het BABS nietig was, omdat de bevoegdheid om scheepvaartregels uit te vaardigen uitsluitend lag bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het achterhalen van de werkelijke situatie rond de verouderde wetgeving werd niet relevant geacht. Belangrijk is te constateren dat door verschillende autoriteiten anders wordt gedacht over de veiligheid op het water in een zelfde vaargebied.

In andere verkeersmodaliteiten is het scheiden van verschillende soorten verkeer om conflictensituaties met tegemoetkomend en kruisend verkeer te vermijden, bekend.

### *3.6 Het gebruik van het snelvaargebied door diverse soorten vaarweggebruikers*

Uit het onderzoek blijkt dat waterskiërs en windsurfers op het snelvaargebied te Wolphaartsdijk al naar gelang de windrichting en -kracht wel of niet gelijktijdig hun sport kunnen en/of willen uitoefenen. Op de gemarkeerde locatie Wolphaartsdijk zal de waterskisport bij windkracht 3 á 4 Bf of meer veelal niet meer kunnen worden uitgevoerd of slechts in de luwte van de oever. Geoefende windsurfers zullen hun sport veelal pas gaan uitoefenen bij windkracht 3 Bf of meer en pas bij zuidwestelijke windrichtingen zal er van noord naar zuid worden gevaren. Ongeoefende windsurfers zullen de oversteek niet snel ondernemen.

Gezien deze omstandigheden werd een scheiding van de twee vormen van recreatie zowel vanuit de waterskiërs als de windsurfers niet nodig geacht.

Over het snelvaren door motorboten zonder waterskier op de locatie Wolphaartsdijk zijn geen gegevens beschikbaar.

Door enkele windsurfers en watersporters werd aangegeven dat volgens voorschrift 9.05 van het BPR het aan zeilplanken verboden is de doorgaande beroepsscheepvaart te hinderen op voor de doorgaande vaart bestemde gedeelten van de in Bijlage 16 BPR opgenomen vaarwegen.

Een artikel met een soortgelijke strekking werd aangedragen als alternatief voor toepassing op een snelvaargebied, daarbij zou het aan alle overige waterrecreanten moeten

zijn verboden in het afgebakende gebied snelvarende motorboten of waterskiërs te hinderen en/of op het snelvaargebied te varen als daar snel gevaren of gewaterskied wordt. Het vaargebied blijft daarbij beschikbaar voor andere recreatie als de snelle motorbootsport niet aanwezig is.

Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat een scheiding van windsurfers en waterskiërs in principe slechts nodig is als beide partijen onder de vorengenoemde omstandigheden hun sport willen uitoefenen. Een verbod op een snelvaargebied van uitsluiting van alle andere scheepvaart anders dan schepen waarmee snel wordt gevaren of gewaterskied, is slechts nodig onder specifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld bij zuidwestelijke wind met windkracht 4 of meer.

Door de woordvoerder van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland werd aangevoerd dat een verbod om zich in een snelvaar-/waterskigebied te bevinden (of te begeven), indien dit verbod alleen geldt in bepaalde situaties en/of omstandigheden, niet handhaafbaar is.

### *3.7 De melding*

Uit het onderzoek blijkt dat de meldingsprocedure niet algemeen bekend was. De melding op het 112 nummer werd onder andere doorgeleid naar het Kustwachtcentrum. De taken en verantwoordelijkheden van de Kustwacht ten aanzien van een ongeval op de wateren (waaronder het Veerse Meer) in het beheersgebied van Rijkswaterstaat Directie Zeeland omvatten slechts het zoeken en redden (“search and rescue”), zowel qua uitvoering als coördinatie. Bij ernstige ongevallen op het Veerse Meer is de Uitvoeringsregeling Oosterschelde c.a. van toepassing. Daarin spelen de Verkeerspost Wemeldinge en de Alarmcentrale van de Regionale Brandweer Zeeland een centrale rol.

Niet uitgesloten is dat bij het doorgeven van de plaats van het ongeval en de plaats waar het slachtoffer werd aangeland onduidelijkheid is ontstaan. Hoewel uit het onderzoek blijkt, dat de melding een aantal malen moest worden herhaald, heeft dit geen extra consequenties gehad op de hulpverlening.

### *3.8 Het toezicht op de scheepvaart*

Het algemene toezicht op de scheepvaart op het Veerse Meer wordt uitgeoefend door het Korps Landelijke Politiediensten. Gedurende de zomermaanden van 1999 vonden op het Veerse Meer dagelijks patrouilles plaats. Daarvoor was slechts 1 vaartuig voor maximaal 10 uur beschikbaar. De aandacht moest worden verdeeld over de 2 snelle motorbootbanen en de overige recreatie op het meer. De inzet was zodanig flexibel dat er bij gunstige (zomerse) weersomstandigheden ook sprake was van avondtoezicht.

Vanwege het ontbreken van voldoende herkenbaarheid van de baan werd door de verbalisanten aan de zuidzijde van het snelvaargebied eerder waarschuwend dan verbaliserend opgetreden ter zake te snelvaren.

Uit het onderzoek blijkt dat de snelle motorboten, jetski's en waterskiboten van tijd tot tijd in of nabij het snelvaargebied opereren. Er was echter ook sprake van snelvaren tussen het snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk en de oever van Zuid-Beveland.

De handhaving van de voorschriften van te snel varen door vaarweggebruikers blijkt niet altijd goed uitvoerbaar omdat de potentiële overtreders elkaar per mobiele telefoon waarschuwen over de aanwezigheid van toezichthoudende instanties. Indien inpasbaar in het schema van de betreffende afdeling van de Politie werd voor het toezicht een helikopter ingezet.

De scheepvaartmeester van Rijkswaterstaat kan handhavend optreden tegen personen die buiten het snelvaargebied te snelvaren. In de praktijk is dat niet goed mogelijk, vanwege de beperkingen van het inspectievaartuig en de betere mogelijkheden van de snelle motorboten.

Met het dienstvaartuig van Rijkswaterstaat wordt voornamelijk toezicht gehouden op de staat en onderhoud van de vaarweg.

In een aantal gevallen is er sprake van directe samenwerking tussen de Korps Landelijke Politiediensten en Rijkswaterstaat.

Er zijn geen aanwijzingen dat het toezicht door de Korps Landelijke Politiediensten onvoldoende is geweest.

### *3.9 De registratie van ernstige ongevallen*

In het registratiesysteem van de Raad waren tot eind juni 2000 in Nederland totaal 14 ongevallen, waarbij snelle motorboten betrokken waren, geregistreerd. In 1999 waren daarbij tenminste 3 doden te betreuren. Andere geraadpleegde registraties van watersportongevallen gaven onvoldoende informatie om daaraan conclusies te verbinden.

### *3.10 De genomen maatregelen*

Het Korps Landelijke Politiediensten heeft na het ongeval contacten gelegd met de vaarwegbeheerder over de gebreken aan het snelvaargebied.

Rijkswaterstaat Directie Zeeland heeft na het ongeval de herkenbaarheid van het snelvaargebied verbeterd. In de brochure snelle motorboten 2000 zijn detailkaartjes van de snelvaar- en waterskigebieden in het Veerse Meer afgebeeld. Verder is aangevangen met het plaatsen van waarschuwingsborden op de oever bij windsurflocaties, met het advies zich niet in de snelvaargebieden te begeven als daar speedboten actief zijn.

## 4 CONCLUSIES

De aanvaring tussen de zeilplank en de waterskiboot vond plaats rond 14.25 uur op 3 juli 1999.

De windsurfer is aan de verwondingen overleden.

De gevolgen van de aanvaring hebben een relatie met het varen met hoge snelheden, zoals de grotere naderingssnelheid, grotere botsingsenergie en hogere kans op letsel.

Het specifieke ontwerp van de zeilplank biedt geen bescherming tegen een aanvaring.

De windsurfer voer van de noordelijke oever naar de zuidelijke oever van het Veerse Meer.

De windsurfer had geen vaarbewijs. Voor het besturen van een zeilplank is een vaarbewijs niet vereist.

De bediening van de zeilplank bij de heersende windkracht is een intensieve activiteit, waarbij windsurfers met hun rug in de richting van de wind gekeerd staan en regelmatig achterover hangen. Het is niet uit te sluiten dat de windsurfer door deze activiteit onvoldoende aandacht heeft besteed of heeft kunnen besteden aan zijn omgeving.

Door de waterskiboot werd een waterskiër voortgetrokken. De snelheid van de waterskiboot lag rond de 45 kilometer per uur.

De bestuurder van de waterskiboot was in het bezit van een geldig Klein Vaarbewijs. Dit is in overeenstemming met de voorschriften.

Voor het behalen van het Klein Vaarbewijs is geen praktijkervaring vereist; het Klein Vaarbewijs kent geen hertoetsing.

Het ongeval vond plaats kort nadat de waterskiboot nabij het westelijke einde van het snelvaargebied op tegenkoers was gegaan.

Er werd parallel aan de oever gevaren om minder last van de wind en de golven te hebben.

De positie van de aanvaring lag ongeveer halverwege tussen het gekarteerde snelvaargebied en de oever van Zuid-Beveland.

Deze positie ligt buiten het snelvaargebied. Buiten het snelvaargebied geldt een maximale snelheid van 15 kilometer per uur.

De bestuurder van de waterskiboot was niet op de hoogte van de Regeling Snelle motorboten Rijkswateren 1995 en de exacte ligging van het snelvaargebied. De bestuurder en de eigenaar waren niet in het bezit van een kaart waarop het snelvaargebied was aangegeven.

De bestuurder en medeopvarenden van de waterskiboot hebben de zeilplank niet gezien. De waterskiër heeft de windsurfer vlak voor de aanvaring waargenomen.

Op de waterskiboot waren onvoldoende afspraken voor het houden van de uitkijk bij de waterskiactiviteit.

Het uitzicht vanaf de bestuurdersplaats op de waterskiboot werd belemmerd door de aanwezigheid van twee medeopvarenden.

De waterskiboot voldeed aan de wettelijke bepalingen.

Het snelvaargebied nabij Wolphaartsdijk is geregeld in de Wijziging Regeling Snelle Motorboten Rijkswateren 1995. Het snelvaargebied geeft aan bestuurders van snelle motorboten het recht snel te varen en te waterskiën, met in acht name van alle van toepassing zijnde voorschriften.

Dit Besluit bevat geen bepalingen waarbij het aan andere dan snelle motorboten verboden is zich in die gebieden te bevinden.

De voorschriften van het Binnenvaartpolitierglement 1984 voor koerskruisen en naderen op tegengestelde koersen zijn zowel binnen als buiten het snelvaargebied gelijk.

Het Binnenvaartpolitierglement 1984, met name de tekst van artikel 6.03a lid 4, geeft ter zake het koerskruisen van ongelijksoortige vaartuigen niet altijd voldoende informatie voor een veilige ontmoeting. Het is nodig kennis te nemen van de Nota van Toelichting.

De markering van het snelvaargebied was na de winter van 1993 of 1994 onvoldoende herkenbaar geraakt; de herkenbaarheid was daarna niet hersteld.

De markering van een vaargebied met gele bakens, zonder nadere aanduiding zoals pictogrammen, geeft aan de gebruikers van het vaarwater niet (altijd) voldoende informatie over het doel van dat vaargebied.

De voorlichting over snelvaargebieden wordt decentraal uitgevoerd.

Het voornemen van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland om op daarvoor in aanmerking komende plaatsen borden te plaatsen kan bijdragen aan kennis van de voorschriften en omstandigheden.

De (vermoedelijke) oorzaken van het ongeval zijn:

- de beide vaartuigen hadden ten opzichte van elkaar kruisende koersen;
- de bestuurder van de waterskiboot heeft de windsurfer niet waargenomen;
- de windsurfer verwachtte vermoedelijk geen snelle motorboot (meer dan 15 kilometer per uur) in het gebied waar de aanvaring plaats vond;
- de windsurfer heeft de waterskiboot vermoedelijk niet waargenomen;

- het snelvaren door de waterskiboot in het gebied waar de aanvaring plaats vond;
- het ontbreken van de markering van het snelvaargebied gedurende 5 jaar;
- het ontbreken van toezicht en handhaving, en nalaten maatregelen te nemen na het constateren van afwijkingen aan het snelvaargebied.

## 5 AANBEVELINGEN

1. Watersportorganisaties, waaronder het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond en de Vereniging Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) wordt aanbevolen via de aangesloten verenigingen en via publicaties de watersportbeoefenaars en -recreanten te wijzen op het belang goede aandacht te besteden aan de vaarregels, inclusief omgevingsfactoren zoals het vaargebied, de vaareigenschappen van andere vaartuigen, de risico's van het varen met hoge snelheden en overige relevante voorschriften.
2. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient duidelijke voorlichting over vaargebieden, de vaarregels en voorschriften die van toepassing zijn op de vaargebieden te verzorgen en gemakkelijk toegankelijk te maken voor de gebruikers.
3. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient de vaarregels zodanig op te stellen dat deze voldoende duidelijk en toepasbaar zijn voor alle (recreatieve) gebruikers.
4. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient in de voorschriften ter zake het Klein Vaarbewijs een verplicht praktijkonderdeel op te nemen (proeve van bekwaamheid).
5. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient zorg te dragen dat bestuurders van snelle motorboten een op de betrokken activiteit gerichte praktijkopleiding volgen (proeve van bekwaamheid).
6. De Minister van Verkeer en Waterstaat dient het toezicht op markering zodanig uit te voeren dat de herkenbaarheid van het vaarwater en de functionaliteit daarvan gewaarborgd blijft.
7. Het Korps Landelijke Politiediensten dient bij het signaleren van afwijkingen aan het vaarwater waardoor de functionaliteit in het geding is en de effectieve controle wordt belemmerd, maatregelen te nemen richting vaarwegbeheerder.