

2014

Veiligheid recreatievaart Noordzee

Evolutie veiligheid recreatievaart



Beschrijvend Rapport

Carry De Maeyer
Jonathan Denoo
Rob Leye

Hogeschool Zeeland De Ruyter Academy
Bachelor of Maritime Operations
CU04131 – Sustainability Research

Opdrachtgever Rijkswaterstaat
Dhr. B. Sinke
Dhr. W. Verhagen

Begeleidend docent Dhr. R. Eijlers

Oktober 2014, Vlissingen
Versie 2.0



Veiligheid recreatievaart Noordzee

Evolutie veiligheid recreatievaart

Carry De Maeyer
Jonathan Denoo
Rob Leye

Hogeschool Zeeland De Ruyter Academy
Bachelor of Maritime Operations
CU04131 – Sustainability Research
Semester 1 in het vierde studiejaar (2014/2015)

Opdrachtgever Rijkswaterstaat
 Dhr. B. Sinke
 Dhr. W. Verhagen

Inleverdatum 27/10/2014
Oktober 2014, Vlissingen
Beschrijvend rapport
Versie 2.0

Bronvermelding afbeelding omslag: Presentatie ProSea Marine Education, (2014)

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Abstract	2
1. Inleiding	3
1.1 Achtergrond opdracht	3
1.2 Probleemschets	3
1.3 Doelstelling	4
1.4 Vraagstelling	4
1.5 Methode	4
Dataverzameling	5
1.6 Planning	5
1.7 Projectorganisatie.....	5
1.8 Inhoud onderzoeksrapport.....	6
2 Onderzoek en resultaten	7
2.1 Interviews	7
2.1.1 Interviewverslag GNA	8
2.1.2 Interviewverslag Port of Rotterdam	8
2.1.3 Interviewverslag Watersportverbond.....	9
2.1.4 Interviewverslag Kustwacht Den Helder.....	9
2.1.5 Interviewverslag Port of Amsterdam.....	10
2.1.6 Interviewverslag Haven van Breskens	11
2.1.7 Interviewverslag KNRM	11
3 Factoren van de nautische veiligheid	12
3.1 Factoren enkel voor recreatievaarder	12
3.1.1 Opleiding.....	12
3.2 Factoren van toepassing op interactie tussen recreant en koopvaardij.....	14
3.2.1 Communicatie.....	14
3.2.2 Ruimte op het water met betrekking tot windmolenparken	14
4 Soorten probleemsituaties	15
5 De cijfers	16

6	Wat zijn de oorzaken van de ongevallen?	22
7	Discussie	23
8	Conclusie.....	24
9	Aanbevelingen	25
10	Bibliografie	27
	Bijlage 1 Planning	28
	Bijlage 2 Contactgegevens projectorganisatie	29
	Bijlage 3 Interviewvragen.....	30
	Bijlage 4 Interview GNA.....	31
	Bijlage 5 Interview Port of Rotterdam.....	39
	Bijlage 6 Interview Watersportverbond	44
	Bijlage 7 Interview Kustwacht Den Helder	47
	Bijlage 8 Interview Port of Amsterdam	50
	Bijlage 9 Interview Haven van Breskens.....	57
	Bijlage 10 Interview KNRM.....	61

Samenvatting

Het onderzoeksproject gaat over de veiligheid van de recreatievaart op het Nederlandse deel van de Noordzee. Deze dient te worden onderzocht om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie en de evolutie van de afgelopen jaren. Aan de hand van een hoofdvraag met 5 deelvragen is getracht een duidelijk beeld te schetsen.

In de eerste fase zijn we op zoek gegaan naar de factoren die de veiligheid bepalen. Daarbij is een verschil gemaakt tussen die voor de recreant zelf en de factoren die van toepassing zijn op de interactie tussen de recreant en de koopvaardij.

Zodra deze factoren bekend zijn, wordt op zoek gegaan naar de soorten probleemsituaties die zich kunnen voordoen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de gegevens verkregen van de KNRM. Aan de hand van cijfers is daarna aangetoond dat de interventies voor bepaalde doelgroepen en gebieden stabiel zijn gebleven in de afgelopen tien jaar.

In een tweede fase werden interviews gehouden met het beroepenveld en belangenorganisaties om een beter beeld te krijgen van hun visie op de situatie. Daarbij zijn aan medewerkers van GNA, Port of Rotterdam, Port of Amsterdam, Watersportverbond, Haven van Breskens, KNRM en Kustwacht Den Helder vragen gesteld die het beeld kunnen verscherpen.

Door de verschillende verkregen gegevens te combineren werd tot een conclusie gekomen. De veiligheid voor de recreatievaart is in de afgelopen jaren niet veel veranderd. Het aantal acties van reddingsdiensten blijven stabiel terwijl meer mensen toegang krijgen tot de waterrecreatie. Er kan dus een licht positieve ontwikkeling geconstateerd worden in de evolutie daarvan.

Abstract

The research project handles about the safety of pleasure crafts on the Dutch part of the North Sea. The safety of these crafts had to be researched in order to get a better view on the current situation and the evolution over the past years. A main question combined with 5 sub questions was used to get a better picture.

Firstly, the factors that define the nautical safety were researched. Making a distinction between the factors that are applicable to the recreationists and the factors which are applicable to the interaction between the recreationists and the mercantile marine.

Once these factors are known, the problematic situations are being looked deeper into. For this purpose data acquired from KNRM was used. Using the data the conclusion was that the amount interventions from KNRM were stable over the past ten years.

Secondly, interviews were taken off several organizations, which have an opinion about interaction between commercial shipping and recreationists. Following parties of interest were interviewed to have a better understanding of the current situation: GNA, Port of Rotterdam, Port of Amsterdam, Watersportverbond, Kustwacht Den Helder, Haven van Breskens and KNRM

By combining the acquired a conclusion was made. The safety of pleasure crafts did not change dramatically over the past couple of years. The amount of interventions made by KNRM are stable while the amount of recreationists keeps increasing. A slightly positive development can be seen on safety.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond opdracht

Studenten van de opleiding Maritiem Officier aan de HZ University Applied Sciences dienen in het zesde en zevende semester een opdracht uit te voeren in het kader van de onderzoeks- en kenniscentrum Duurzaam Short Sea Shipping (DSSS). Onze groep bestaat uit drie studenten – Carry De Maeyer, Jonathan Denoo en Rob Leye - en staat onder begeleiding van dhr. R.E. Eijlers. De keuze van het onderwerp is bepaald na overweging van enkele opties die voorgelegd zijn vanuit de opleiding, waarbij werd gekozen voor het onderwerp dat voorgedragen werd door Rijkswaterstaat.

1.2 Probleemschets

Uit de “Risicoanalyse nautische veiligheid Noordzee” van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is gebleken dat er bij de overheid nog te weinig bekend is over de veiligheid van de recreatievaarder. Gebruikerstevredenheidsonderzoeken bij koopvaardij, passagiersvaart en visserij brengen aan het licht dat er vaak bijna-aanvaringen met recreatievaart zijn en dat de sector zich daarover zorgen maakt.

Bijna tweevijfde van de gezagvoerders ervaart situaties in relatie tot recreatievaart als (zeer) onveilig. Voor loodsen geldt een zelfde percentage. Bijna tweevijfde (39 procent) ziet de interactie met recreatievaart als (zeer) onveilig, 43 procent is neutraal en een op de zes (18 procent) beschouwt de situaties in relatie tot recreatievaart als veilig. (Risicoanalyse nautische veiligheid Noordzee, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)

Dat, betreffende dit onderwerp, de recreatievaarder ook niet geheel tevreden is blijkt ook uit hetzelfde onderzoek terwijl de overgrote meerderheid de situatie wel ziet als veilig tot zeer veilig. Diegenen die zich minder veilig voelen geven dan weer aan dat er onduidelijkheid bestaat in de interactie tussen de zeevaart en de recreatievaart. Ook ervaart de recreatievaarder de situatie als “zeevaart trekt zich niets aan van recreatievaart”.

Voorts is er een lineair verband tussen het gebruik van de marifoon en de mate waarin de recreatievaarder zich veilig voelt (Alwin Kruihof, 2013). Daarbij geven beide deelnemende partijen (verkeerscentrale – recreant) een tegenstrijdige verklaring ten aanzien van het marifoongebruik. Deze tegenstrijdige inzichten komen ook terug in de ‘risicoanalyse nautische veiligheid Noordzee’ (Milieu, 2012).

Bij nader onderzoek binnen verschillende databases is ook vastgesteld dat er vrijwel geen onderzoek is gedaan naar dit onderwerp, ofwel dat deze niet vrij beschikbaar zijn. Met dit onderzoek kan een duidelijker beeld geschept worden van “de witte vlek” binnen de recreatievaart (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012).

De relevantie van het onderzoek naar de veiligheid van de recreatievaart is dan ook meteen duidelijk wanneer er in de aanbevelingen van de risicoanalyse te lezen valt dat er in samenspraak met de sector een nadere analyse uitgevoerd moet worden. Deze moet dan de aard en de omvang van de risico’s in

beeld brengen, alsmede ook de belangrijkste oorzaken en maatregelen om deze ongevallen in de toekomst te voorkomen. Hier kan nog een nauwkeuriger beeld van verkregen worden.

1.3 Doelstelling

Het doel van deze opdracht is het verduidelijken van de veiligheidssituatie van de recreatievaart op het Nederlandse deel van de Noordzee. Door in gesprek te gaan met de verschillende actoren en hun ervaringen te vergelijken met de ongevallencijfers en andere data zal een verslag opgemaakt worden met daaraan gekoppeld een advies om het veiligheidsniveau op de Noordzee aan te houden of te verhogen.

1.4 Vraagstelling

Dit onderzoek heeft een hoofdvraag. Deze hoofdvraag kan enkel beantwoord worden in combinatie met deelvragen. De hoofdvraag is:

Op welke manier is de nautische veiligheid van de recreatievaart op het Nederlandse deel van de Noordzee de afgelopen jaren geëvolueerd?

De deelvragen zijn als volgt:

Welke factoren bepalen de nautische veiligheid van de recreatievaart op de Noordzee?

Wat voor soort ongelukken gebeuren er met betrekking tot de recreatievaart?

Hoeveel ongelukken gebeuren er met betrekking tot de recreatievaart?

Wat zijn de oorzaken van de ongelukken met betrekking tot de recreatievaart?

1.5 Methode

In dit hoofdstuk wordt nauwkeurig beschreven hoe het onderzoek wordt verricht, het beschrijft welke methode toegepast zal worden doorgaans het onderzoek waarbij uitleg gegeven wordt waarom er voor deze onderzoeksmethode is gekozen, welke dataverzamelmethode gebruikt zal worden en waarom, een verdere uitdieping van de verzamelings-methode door de procedure, hoe de gevonden data verwerkt gaat worden en hoe de resultaten ervan behandeld gaan worden.

Kwalitatieve methode

Een kwalitatief onderzoek is, in tegenstelling tot een kwantitatief onderzoek, niet gericht op het verkrijgen van cijfermatige informatie maar naar de achterliggende motivatie, mening en gedrag over een bepaald thema. Het is een tijdsintensief project waar gewerkt wordt met open face-to-face gesprekken waar gestructureerde vragenlijsten of half gestructureerde vragenlijst vaak gebruikt worden als hulpmiddel.

De keuze voor een kwalitatieve onderzoeksmethode is gevolgd doordat deze het beste aansluit op de hoofdvraag en desbetreffende deelvragen. Bijkomende redenen bij de keuze voor deze onderzoeksmethode zijn:

Het is een zeer ruim onderzoek dat strikte en duidelijke afbakening nodig heeft.

Er wordt gevraagd naar advies wat mogelijk een bijdrage of verandering kan leveren tot het huidige systeem.

Dataverzameling

Eens alle data verzameld is begint het daadwerkelijke analyseren en verwerken van de verkregen informatie. Het verwerken van deze gegevens zal door middel van computer gebeuren en met behulp van speciaal daarvoor ontwikkelde programma's. Deze data kan bestaan uit reeds geschreven teksten, illustraties of beeldmateriaal. De relevante informatie voor het onderzoek zal hieruit worden gefilterd en later worden verwerkt.

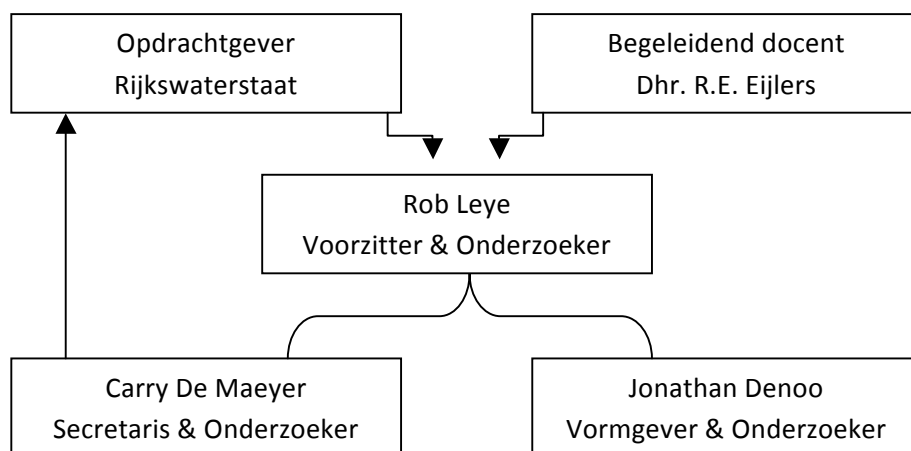
Een vragengesprek waarbij om inlichtingen wordt gevraagd in de vorm van feiten, meningen, ervaringen en gevoelens naar bepaalde onderwerpen of gebeurtenissen. Interviewen is een kwalitatieve wijze om data te verzamelen. De interviewer zijn hoofddoel is een aanzienlijke hoeveelheid aan data te vergaren van een beperkt aantal personen/instanties. Hier zal tevens de verkregen informatie verder verwerkt moeten worden.

1.6 Planning

De planning is voor aanvang van het onderzoek vastgelegd en gedurende het onderzoek enkele malen up-to-date gehouden. Om een duidelijke, haalbare planning te hebben is overleg gepleegd met de onderzoekers en de begeleidende docent om te bepalen welke belangrijke punten in het onderzoek zeker vermeld dienden te worden. De planning is terug te vinden in bijlage 1.

1.7 Projectorganisatie

In deze paragraaf gaat het om alle betrokken personen die deelnemen aan dit onderzoeksproject. Er zijn verschillende functies ontworpen binnen de onderzoeksgroep om het onderzoek goed te laten verlopen. Iedere student die deel uitmaakt van dit onderzoek is in de eerste plaats onderzoeker, waarbij ieder nog een specifieke functie heeft gekregen. Op deze manier weet eenieder wat er van hem wordt verwacht. In figuur 1 wordt de taakverdeling van dit project weergegeven, inclusief de opdrachtgever en de begeleidende docent.



Figuur 1 Schematische weergave onderzoeksgroep

Om contact op te nemen met één van de personen van dit project zijn de contactgegevens terug te vinden in bijlage 2.

1.8 Inhoud onderzoeksrapport

Voor dit project zijn de benodigde resultaten verzameld door middel van praktijkonderzoek. Het type onderzoek dat wordt toegepast is ondersteund door interviews. De beschrijving van deze onderzoeken en de resultaten er van zijn terug te vinden in hoofdstuk 2 “Onderzoek & resultaten”.

Na dit hoofdstuk komen de deelvragen terug met de daarop gevonden antwoorden. De eerste deelvraag gaat over de factoren die de nautische veiligheid op zee bepalen. De tweede, derde en vierde deelvraag behandelen welke soorten incidenten voorkomen, hoeveel ongelukken er plaatsvinden en de oorzaken van desbetreffende ongevallen.

Na alle antwoorden op de deelvragen te hebben gevonden kan er gekeken worden naar de hoofdvraag. Vervolgens volgt de “Discussie”, die beschrijft hoe de onderzoeksgroep te werk is gegaan om de informatie te verzamelen.

Nadat de resultaten bekend zijn zal de groep zich richten op mogelijke aanbevelingen.

Tenslotte worden de bronnen weergegeven en de bijlagen die aansluiten met dit onderzoek.

2 Onderzoek en resultaten

2.1 Interviews

De opgestelde interviewvragen zijn een model voor het doorlopen van de interviews aan verschillende belanghebbenden.

De vragen worden afgenomen aan:

- Verkeerscentrale Vlissingen
- Havenbedrijf Rotterdam
- Watersportverbond
- Kustwacht Den Helder
- Havenbedrijf Amsterdam
- Haven van Breskens
- KNRM

Voor de verschillende partijen zijn specifieke vragen opgesteld, om bijgevolg een zo breed mogelijk spectrum te onderzoeken. Deze interviewvragen zijn terug te vinden in bijlage 3.

De vragenlijsten bestaan uit een aantal hoofdvragen van waaruit dieper kan worden ingegaan op verschillende zaken. Onderwerpen als bijvoorbeeld het toenemende plaatsgebrek of hoe veilig het gedrag van de recreant is, komen daarbij aan bod. *“Hoe is de interactie tussen de recreant en de beroepsvaart”* en *“hoe kan de situatie verbeterd worden”*, zijn onderdelen welke worden bekeken. De bevindingen, na het afnemen van de interviews, worden als kwalitatieve informatie beschouwd.

In de volgende subparagrafen worden de interviews van de verschillende belanghebbenden behandeld en worden de gesprekken kort samengevat.

2.1.1 Interviewverslag GNA

Datum: 22 mei 2014

Locatie: SCC, Vlissingen

Geïnterviewde: Arjan van Nassau

Interviewers: Rob Leye, Carry De Maeyer

Interview: zie bijlage 4

Dhr. van Nassau schat dat het verkeer op de Noordzee veilig kan verlopen met beroeps- en recreatievaart indien de recreatievaart beschikt over een degelijke portie aan kennis van zaken over de van kracht zijnde reglementen. Het komt ook neer op een hoeveelheid ervaring, hetgeen men beter op kan doen op binnenwateren vooraleer men de Westerschelde en Noordzee bezeilt. Gebieden zoals loodsstations dienen vermeden te worden door de recreatievaart. De zeevaart bevindt zich dan vaak in drukke periodes en bijkomende recreatievaart, indien deze niet de benodigde kennis heeft, maakt deze situaties des te lastiger. Het GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) heeft contact met diverse watersportorganisaties en dat verloopt zeer goed maar de echte uitdaging is de eendagszeiler te strikken die niet is aangesloten bij een watersport vereniging. Deze personen missen de benodigde kennis en kunde om veilig te kunnen varen op het water.

2.1.2 Interviewverslag Port of Rotterdam

Datum: 8 mei 2014

Locatie: World Port Centre, Rotterdam

Geïnterviewde: Ben Van Scherpenzeel

Interviewer: Rob Leye

Interview: zie bijlage 5

Voor Port of Rotterdam is het een voortdurende uitdaging om de ruimte voor de scheepvaart te bewaren. Ruimte om de schepen veilig tot in de haven te laten varen is nodig, want een klant die een schip huurt wil ook een 'safe berth'. Schepen voelen zich veilig wanneer er minimaal voldaan kan worden aan de regels ter voorkoming van aanvaringen.

Daar begon de discussie dan meteen over hoe de beleidsmakers naar nieuwe objecten als windturbineparken kijken. De invloed op de navigatie is immers niet dezelfde als dat van bijvoorbeeld een boorplatform.

Wanneer dan gekeken wordt naar de ruimte voor schepen in de verkeersscheidingsstelsels is het ook belangrijk dat schepen ten allen tijde kunnen voldoen aan draaicirkels voor noodmanoeuvres. Deze verkeersscheidingsstelsels zijn er niet alleen voor de grote scheepvaart, maar kunnen ook voor de recreatievaart ingevoerd worden. Die hebben immers ook plaats nodig om te laveren en "hun ding" te doen. Op die manier komen de recreanten minder in contact met de beroepsvaart en kunnen risico's verkleind worden.

Op enkele locaties waar kruising van elkaars vaarwater onvermijdelijk is zorgen verkeerscentrales voor een vlotter verloop met advies voor beide partijen.

2.1.3 Interviewverslag Watersportverbond

Datum: 8 mei 2014

Locatie: HZ University of Applied Sciences, Vlissingen

Geïnterviewde: Kees van der Vaart

Interviewers: Rob Leye, Jonathan Denoo

Interview: zie bijlage 6

Om een duidelijk beeld te krijgen van de recreant is een interview afgenomen met een belangenbehartiger voor het watersportverbond van de regio deltawateren (Krammer-Volkerak, Grevelingen, Oosterschelde, Veerse Meer, Westerschelde en Zoommeer/Bergen op Zoom).

Uit dit interview is naar voren gekomen dat er eigenlijk heel weinig ongevallen zijn tussen recreatie- en beroepsvaart. De gemiddelde recreant heeft enig ontzag voor de zee, waardoor ze min of meer vaste routes varen. De perceptie van veiligheid verschilt tussen verschillende partijen, waaruit de volgende stelling volgt: *"naarmate je minder invloed kunt hebben op wat er gebeurt, beschouw je het als onveiliger"*. Verder zou de recreant gebrek aan kennis hebben van het vaarreglement en het onderscheid tussen verschillende reglementen.

Near-misses en ongevallen worden door het Watersportverbond geconstateerd via communicatie met de reddingsdienst, reddingsboten en de pers.

Aangaande het toenemende plaatsgebrek, met name windmolenparken, wordt voorgesteld om deze doorvaarbaar te maken, dit om onder meer de vrijheid en de veiligheid van de recreant te waarborgen en om te vermijden dat ze een grote afstand moeten om varen. Er wordt geconcludeerd dat meer moet worden voorgelicht, dat de eisen van het vaarbewijs er voor moeten zorgen dat niet iedereen zomaar kan varen en dat de regelgeving aangaande windmolenparken eenduidig moet gemaakt worden met naburige landen.

2.1.4 Interviewverslag Kustwacht Den Helder

Datum: 27 mei 2014

Locatie: Telefonisch

Geïnterviewde: Sjaco Pas

Interviewer: Rob Leye

Interview: zie bijlage 7

Volgens Sjaco Pas, hoofd nautisch beheer, is het met de zelfredzaamheid van de recreatievaarder niet altijd even goed gesteld. Dat blijkt uit de ongeveer 600 incidenten die jaarlijks plaats vinden. Dat ligt deels aan de uitrusting waarop weinig controles uit te voeren zijn omdat die vaak niet verplicht aan boord is. Een betere basisuitrusting kan zeker bijdragen tot een betere veiligheid.

Daarnaast is de opleiding van de recreant soms ook ondermaats. Zie bijvoorbeeld het vaarbewijs, dat louter op het BPR (binnenvaart) gebied van kracht is en niet op zee. Als er dan iemand opgeleid is aan boord, dan is het vaak de schipper. Wanneer deze dan iets overkomt en de bemanning is niet bekend met het bootje of met de communicatiemiddelen kunnen de problemen zich opstapelen.

Wat betreft de “zichtbaarheid” van de recreant zou de verplichte invoering van AIS, van het type dat ook uitzendt, overwogen kunnen worden. Dat geeft betere verkenning richting beroepsvaart die het jacht al kan opmerken via de AIS in combinatie met de ARPA-radar. Zo kan op probleemsituaties geanticipeerd worden.

De interactie tussen de recreant en de beroepsvaart is een onderwerp dat ook de Kustwacht sterk bezighoudt. Over de verkeersstromen van recreatievaart is niet zo veel bekend. Maar wat het algemeen verkeersbeeld betreft ziet men wel een goede evolutie dankzij de wijziging van de scheepvaartroutes voor de Nederlandse kust. Kruisingen van recreatievaart met die scheepvaartroutes worden over het algemeen goed uitgevoerd.

Ruimtegebrek is iets waarvan nog geen sprake is volgens Sjaco Pas omdat er zelfs met de windmolenparken erbij nog voldoende ruimte is. Wel kan hij de vraag van o.a. het Watersportverbond begrijpen om pleziervaart toe te laten in de windmolenparken.

2.1.5 Interviewverslag Port of Amsterdam

Datum: 6 mei 2014

Locatie: HOC, IJmuiden

Geïnterviewde: Herman Anker

Interviewer: Rob Leye

Interview: zie bijlage 8

Om een duidelijk beeld te krijgen van hoe het er aan toe gaat in Amsterdam werd de nautisch adviseur bij het havenbedrijf Amsterdam geïnterviewd. Er komen weinig near-misses voor in relatie met de recreatievaart. De recreant vertoont echter onvoorspelbaar vaargedrag, omdat hij/zij onvoldoende rekening houdt met de beroepsvaart in de directe omgeving. Waar de recreant denkt dat hij/zij nog genoeg ruimte heeft, vindt de beroepsvaarder dat er net te weinig ruimte is. Dit ligt aan de onwetendheid van de recreatievaarder. Er moet meer energie gestoken worden in het feit dat de recreant zich goed bewust moet worden van de beperkingen/gevaren om zich heen en hoe een situatie wordt ervaren aan boord van een zeeschip. Projecten als bijvoorbeeld “Varen doe je samen” bieden een mogelijkheid recreanten beter te informeren.

Momenteel zijn de windmolenparken niet doorvaarbaar, waardoor de recreatievaarder gedwongen wordt gebruik te maken van vaartroutes waar ook de beroepsvaart gebruik van maakt. Indien de recreant zich net zo opstelt als in de binnenwateren, dan loopt dat niet goed af. De doorvaarbaarheid van windmolenparken is echter een goede ontwikkeling. De bepalingen ter voorkoming van aanvaring zijn duidelijk, enkel de bewustwording aan boord van een recreatievaartuig moet verbeteren. Daarnaast is een vaarbewijs prima in theorie, maar wordt niet ondersteund door een praktisch examen. Omtrent de marifoon blijkt uit de praktijk dat deze ofwel niet aan staat of deze geïnstalleerd is in de kajuit, buiten gehoor bereik. Een oplossing zou kunnen zijn dat alle recreatieschepen een marifoon aan boord zouden hebben ; direct bereikbaar/gebruiksklaar tijdens vaaromstandigheden.

Met betrekking tot de windmolenparken kan de recreant best gebruik maken van het verkeersscheidingsstelsel, met dien verstande dat wel ruimte gegeven wordt aan de zeevaart. Verder zijn

er geen registraties van problemen van zeevaart versus recreatievaart, wel zijn er registraties van zeevaart onderling en binnenvaart onderling. Er wordt op geduid dat de visserij af en toe vreemde gevaarlijke capriolen uitvoert waarbij zij blijkbaar een andere perceptie hebben van het begrip “veiligheid”.

2.1.6 Interviewverslag Haven van Breskens

Datum: 11 september 2014

Locatie: Breskens

Geïnterviewde: Roy van Aller

Interviewer: Carry De Maeyer

Interview: zie bijlage 9

Het gedrag van de recreatievaarder is vrij veilig op de Noordzee luidt het antwoord van Dhr. van Aller (voormalig veiligheidsofficier bij een rederij van zeeschepen, actief zeiler op de zuidelijke Noordzee en bestuurslid van de Watersportvereniging Breskens) en dat komt hoofdzakelijk omdat de meeste betrokkenen wel over een aardige hoeveelheid ervaring beschikken. Het houden van goede uitkijk, met name uitluisteren van de marifoon zou wel beter mogen gebeuren. Doorvaart door windmolenparken is ook ter sprake gekomen en daar is de watersportvereniging Breskens een voorstander van. Het is duidelijk dat de ruimte voor de recreatievaart beperkter wordt. Momenteel zorgt dit nog niet voor problemen maar in de toekomst zou het wel een probleem kunnen worden.

2.1.7 Interviewverslag KNRM

Datum: 22 september 2014

Locatie: HZ University of Applied Sciences, Vlissingen

Geïnterviewde: Jaap van der Laan

Interviewers: Carry De Maeyer, Rob Leye

Interview: zie bijlage 10

De acties die de KNRM uitvoert ten behoeve van de binnenvaart bestaan hoofdzakelijk uit medische evacuaties aldus Dhr. van der Laan (operationeel inspecteur bij de KNRM voor de reddingsstations vanaf Hoek van Holland tot Cadzand), terwijl de acties betreffende de recreatievaart voor het merendeel veroorzaakt worden door enerzijds technische storingen, veelal veroorzaakt door gebrekkig onderhoud, en anderzijds strandingen. Ongevallen waarbij beide partijen samen betrokken zijn komen weinig tot zelden voor.

De recreatievaarder moet zich bewust zijn van veiligheid. Kennis van het eigen schip en het beheersen van vaardigheden betreffende navigeren en manoeuvreren zijn onontbeerlijk.

De KNRM merkt op dat acties steeds vaker verder op zee plaatsvinden aangezien het materiaal van de recreant steeds groter en sterker wordt. Mede daardoor is de recreant, zoals ook de zeescheepvaart, niet meer beperkt tot het varen juist onder de kust (kust navigatie).

3 Factoren van de nautische veiligheid

Deelvraag 1: Welke factoren bepalen de nautische veiligheid van de recreatievaart op het Nederlandse deel van de Noordzee?

3.1 Factoren enkel voor recreatievaarder

3.1.1 Opleiding

Bij het beantwoorden van deze deelvraag zullen de verschillen tussen de soorten vaarbewijzen aan bod komen. In Nederland zijn er 3 soorten vaarbewijzen: het Klein Vaarbewijs, het Beperkt Groot Vaarbewijs en het Groot Vaarbewijs. Daarnaast bestaat er een Groot Pleziervaartbewijs (Rijksoverheid). Er is een vaarbewijs nodig om op de Nederlandse binnenwateren en in zeehavens te varen. Om op de Noordzee te varen is er geen vaarbewijs nodig.

Vaarbewijs vereist

Indien een motorboot of een pleziervaartuig groter is dan 15 meter en sneller kan varen dan 20 kilometer per uur, is een vaarbewijs vereist.

Klein Vaarbewijs

Een Klein Vaarbewijs is nodig wanneer men vaart met:

- een schip met een lengte van 15 tot 25 meter dat niet bedrijfsmatig wordt gebruikt;
- een schip met een lengte tussen de 15 en 20 meter dat voor bedrijfsmatig gebruikt is bedoeld of bedrijfsmatig wordt gebruikt;
- een sleepboot of duwboot die gebruikt wordt om een schip met een lengte van maximaal 20 meter te slepen, langszij mee te voeren of te duwen. Voor deze schepen kan men sinds 1 april 2013 met het Klein Vaarbewijs volstaan;
- een waterscooter, jetski, rubberboot of motorboot met een lengte van minder dan 15 meter die sneller kan dan 20 kilometer per uur (km/u).

Soorten Klein Vaarbewijs: VB1 en VB2

Er zijn 2 soorten Klein Vaarbewijs. Het Klein Vaarbewijs I (VB1) en het Klein Vaarbewijs II (VB2). Met het Klein Vaarbewijs I mag men op rivieren, kanalen en meren varen. Met dit vaarbewijs mag er op de Gouwee en de Randmeren (Gooimeer tot en met Ketelmeer/Zwarte Meer) gevaren worden.

Met een Klein Vaarbewijs I mag men niet varen op:

- de Westerschelde,
- de Oosterschelde,
- het IJsselmeer (inclusief Markermeer en IJmeer),
- de Waddenzee,
- de Eems,
- de Dollard

Met het Klein Vaarbewijs II mag men op alle binnenwateren varen, inclusief:

- de Westerschelde;
- de Oosterschelde
- Het IJsselmeer;
- De Waddenzee
- De Eems
- De Dollard

Groot Pleziervaartbewijs

Voor pleziervaarders bestaat er in plaats van een Beperkt Groot Vaarbewijs een Groot Pleziervaartbewijs (GPb). Dit vaarbewijs houdt in dat men met een schip van 25 tot 40 meter kan varen. Met het Groot Pleziervaartbewijs mag niet bedrijfsmatig worden gevaren tenzij men minder dan 12 personen vervoert in een schip van 15 tot 20 meter (geen veerpont of veerboot).

Groot Vaarbewijs

Voor een schip, sleepboot of pleziervaartuig met een lengte van minimaal 40 meter heeft men een Groot Vaarbewijs nodig. Zo ook voor een passagiersschip van meer dan 12 personen. Een Groot Vaarbewijs is nodig wanneer men vaart met:

- Een schip met een minimale lengte van 40 meter;
- Een passagiersschip voor bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 passagiers;
- Een sleepboot of duwboot langer dan 40 meter, die u alleen als pleziervaartuig gebruikt;
- Een schip dat u gebruikt om een ander schip langer dan 20 meter te slepen, te duwen of langs zij (vast) mee te nemen.

Soorten Groot Vaarbewijs

Er zijn 2 soorten Groot vaarbewijzen. Met het Groot Vaarbewijs A (AB) mag men varen op alle binnenwateren. Met het Groot Vaarbewijs B (RKM) mag men varen op de rivieren, kanalen en meren.

3.2 Factoren van toepassing op interactie tussen recreant en koopvaardij

3.2.1 Communicatie

Om deze vraag goed te kunnen beantwoorden is gebruik gemaakt van het onderzoek “Kat-en-muisspel op de Schelde”. Belangrijk om te weten is dat voor de koopvaardij het verplicht is om een marifoon aan boord te hebben, dit in tegenstelling tot de recreatievaart.

“Uit de enquête van “Kat-en-muisspel op de Schelde” blijkt dat 97,97% van de recreatievaart een marifoon aan boord heeft. Dit is een groot percentage van de watersporters op de Westerschelde en dat is opvallend, want een marifoon is niet verplicht”. Uit de afgenomen interviews blijkt dat een groot deel van de recreanten wel een marifoon aan boord heeft maar in praktijk toch vaak moeilijk of geheel niet bereikbaar. Volgens de enquête neemt een groot deel van de recreanten deel aan het marifoonverkeer, of luisteren zij uit. In een van de interviews werd aangehaald dat de marifoon waarschijnlijk buiten gehoor bereik van de recreant is opgesteld. Verder zou de marifoon op een verkeerd kanaal kunnen ingesteld zijn. Een andere reden kan zijn dat het volume wordt teruggedraaid in voorkomende gevallen van overdaad aan communicatie. Hierdoor zou de beroepsvaart de pleziervaarder niet kunnen bereiken. Dit toont aan dat een groot deel van de recreanten, ondanks voorzien van een marifoon, moeilijk, of niet bereikbaar is.

3.2.2 Ruimte op het water met betrekking tot windmolenparken

“De provincie Groningen heeft bij het Rijk aan de bel getrokken over de mogelijke gevaren voor de recreatievaart door de komst van windparken op zee. De windparken zijn nu nog verboden gebied, waardoor recreanten moeten uitwijken naar scheepvaartroutes. Maar daar varen ook grote schepen.” (rtvnoord, 2014)

In dit internet artikel maakt men zich zorgen over het feit dat de recreatievaart moet uitwijken naar scheepvaartroutes omdat de windmolenparken nu nog gelden als “verboden gebied. Betreffende gedeputeerde van de Rijksoverheid stelt dat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. De recreatievaart pleit ervoor dat schepen tot 24 meter wel door windmolenparken mogen varen, net zoals dit het geval is op het Britse deel van de Noordzee, in Denemarken en in Duitsland. (Tettero, 2014)

4 Soorten probleemsituaties

Deelvraag 2: Welke incidenten gebeuren er met betrekking tot de recreatievaart?

De KNRM maakt een onderverdeling in haar jaarrapporten (KNRM, 2004-2013) als volgt:

Motorstoring	Zieke aan boord
Navigatiefout	Brand/ explosie
Roer- of schroefproblemen	Conditie bemanning
Averij aan romp en tuigage	Onzeewaardig schip
Slechte weersomstandigheden	Paniek/ angst
Onvoldoende kennis en ervaring	EPIRB alarm
Ongeval aan boord	Onvoldoende veiligheidsmiddelen
Aanvaring	

Daarbij moet rekening gehouden worden dat dit alle interventies betreft die de KNRM uitvoert; echter uit de antwoorden op deelvraag 3 zal blijken dat de meeste daarvan wel ten behoeve van de pleziervaart gedaan worden.

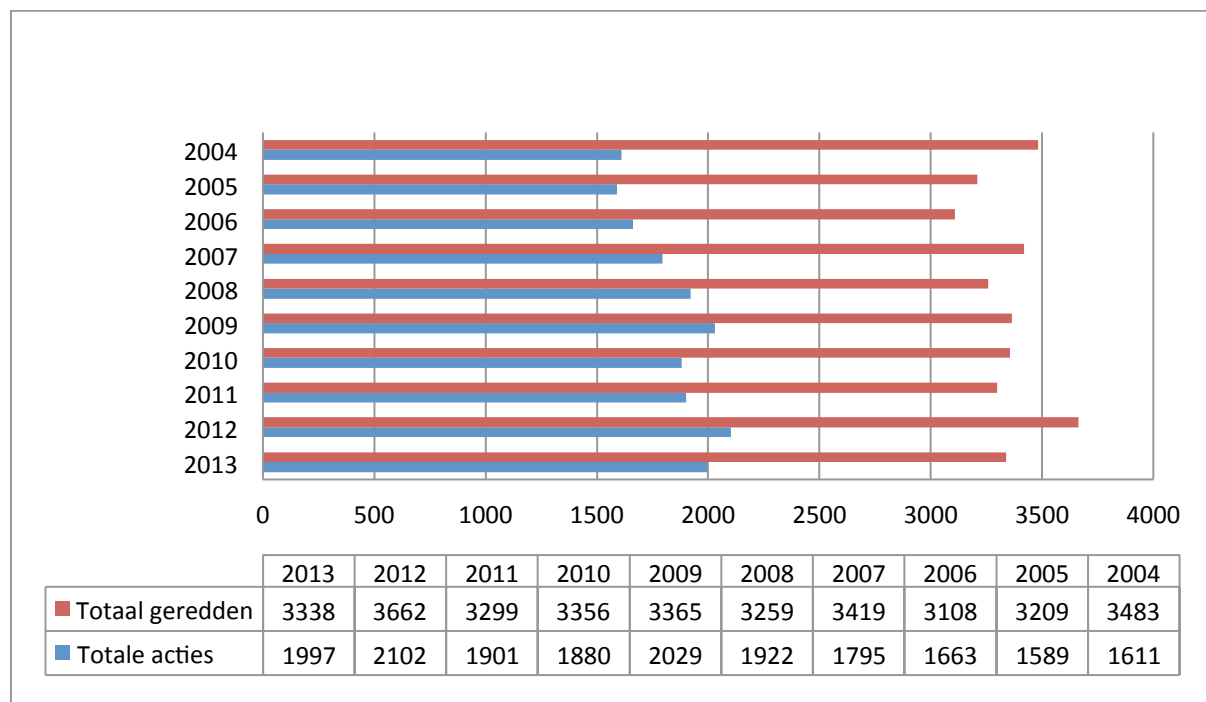
De gevolgen van die incidenten op zee zijn uiteenlopend. Daarbij lopen de boten aan de grond, of blijven stuurloos rondrijven tot de redders aangekomen zijn. Wanneer de redders niet meteen verwittigd kunnen worden kan het vaartuig afdrijven of ten anker gaan in afwachting van hulp. Het is natuurlijk ook mogelijk dat, in het geval van een open bootje, de boot kapseist. In ergste gevallen is het schip zinkende, breekt er brand uit aan boord of raken personen overboord.

5 De cijfers

Deelvraag 3: hoeveel ongelukken gebeuren er met betrekking tot de recreatievaart?

Om een zichtbare tendens te creëren zijn er gegevens verzameld over een tijdspanne van tien jaar. De gegevens bestaan uit ongeval cijfers en zijn afkomstig van de KNRM. Vooraleer deze vraag beantwoord kan worden, zal er eerst binnen een ruimer beeld worden gewerkt met de ongeval cijfers en daarna een meer gedetailleerde perspectief worden benaderd om zo al gaande de deelvraag op te lossen. De onderstaande gegevens geven de totale gepleegde acties weer met daarbij behorende geredden over het gehele Nederlandse vaarwater waarbinnen de KNRM opereert.

Diagram 1, Totaal geredden versus totale acties



Onder een actie wordt verstaan: iedere hulpverlening door KNRM uitgevoerd; het totaal van geredden aantallen personen daarbij in veiligheid gebracht gedurende deze acties per jaar.

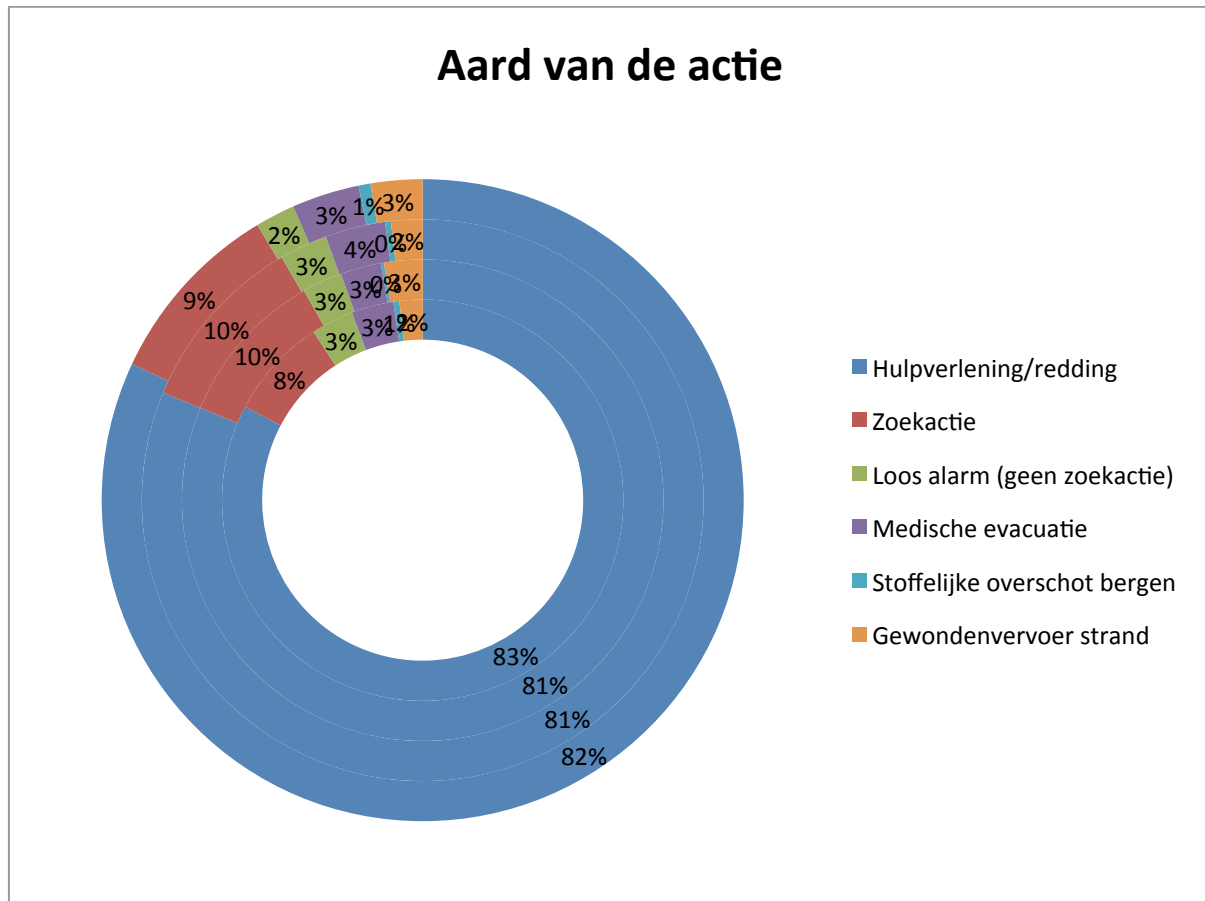
De totaal gepleegde acties worden per categorie verder opgesplitst en dat laat ons toe om specifieker in detail te kunnen treden en de aard van de actie weer te geven.

Tabel 1 Onderverdeling in aard van acties

		2013	2012	2011	2010	2009	
Aard v.d. Actie	Hulpverlening/redding	82.0%	81.3%	81.3%	82.7%	82.5%	
	Zoekactie	9.4%	10.4%	10.5%	8.1%	11.0%	
	Loos alarm (geen zoekactie)	2.0%	2.8%	2.7%	3.4%	2.2%	
	Medische evacuatie	3.4%	3.5%	2.7%	3.4%	2.6%	
	Stoffelijke overschot bergen	0.6%	0.3%	0.2%	0.5%	0.3%	
	Gewondenvervoer strand	2.6%	1.8%	2.6%	1.9%	1.4%	
			2008	2007	2006	2005	2004
	Hulpverlening/redding	82.5%	86.5%	84.1%	84.3%	82.9%	
	Zoekactie	10.1%	7.8%	11.8%	9.8%	11.4%	
	Loos alarm (geen zoekactie)	2.5%	1.8%	2.6%	3.0%	3.0%	
Medische evacuatie	4.3%	3.6%	1.3%	2.5%	2.1%		
Stoffelijke overschot bergen	0.5%	0.3%	0.2%	0.5%	0.6%		
Gewondenvervoer strand	0.0%	0.0%	nb	nb	nb		

Hulpverlening en redding zijn voor de tijdspanne van tien jaar steeds het meest vertegenwoordigd met zijn 80-85%. Zoekacties bevatten zo'n tien procent van de totale acties en deze trend laat zich ook zien in de afgelopen jaren. De overige acties blijven zonder al te grote verschillen zo goed als gelijk in de tijdsspanne. De KNRM verzameld deze cijfers tot een totaal en hier wordt verder geen onderscheid gemaakt tussen zeevaart, beroepsvaart of recreatievaart. In het Interview met de KNRM, J.v.d. Laan (persoonlijke communicatie, 22 september, 2014,) is gebleken dat voor de recreatie vaart het merendeel van de acties veroorzaakt worden door technische storingen en strandingen. De beroepsvaart en zeescheepvaart heeft dan op zijn buurt meer te maken met medische evacuaties. Uit de tabel hierboven blijkt ook duidelijk zichtbaar dat de medische evacuatie slechts een beperkt percentage bedraagt van het totaal. Voor de aard van actie betreffende de hulpverlening/ redding vallen onder andere de technische storingen en aan de grond lopen van recreatievaart die in vele grotere maten aanwezig zijn.

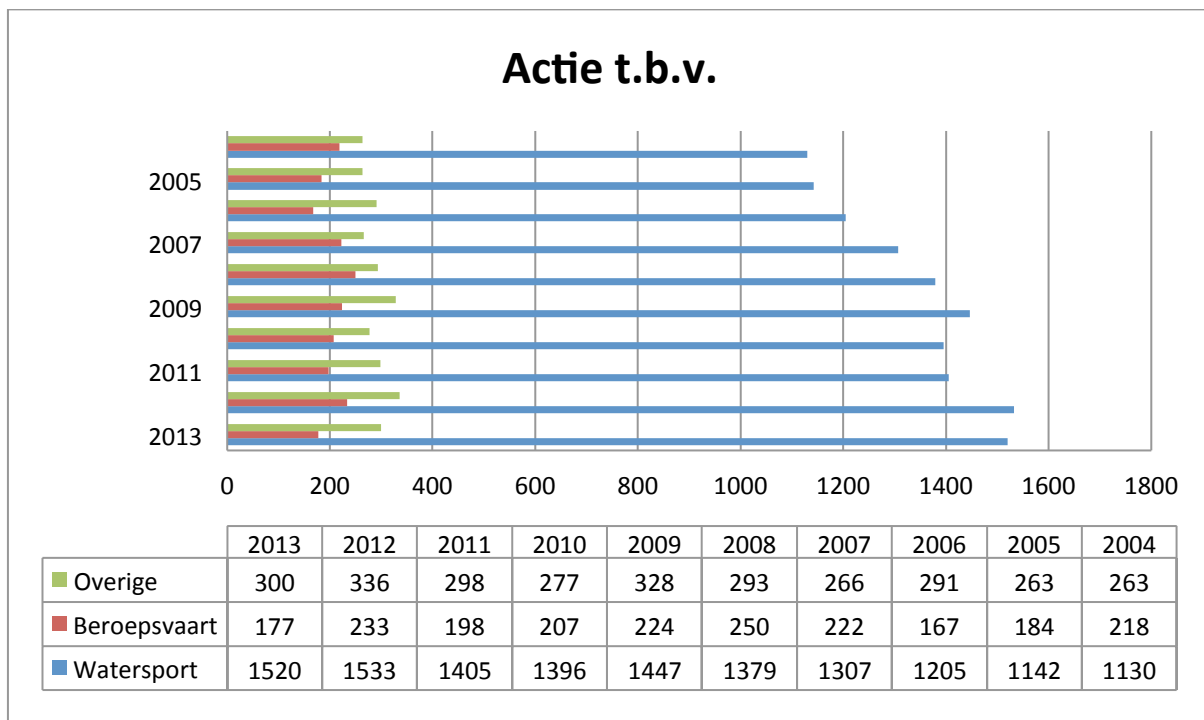
Diagram 2, Onderverdeling in aard van acties



De buitenste ring van het diagram bevat de waarden voor het jaar 2013. Naar maten men verder naar binnen treedt treft men de jaren 2012, 2011 en 2010 aan.

Met behulp van diagram 3 verwerken we dezelfde acties die de KNRM in de afgelopen jaren heeft uitgevoerd als voorheen maar dit maal op een geheel andere wijze. Deze toont aan op welke sector van gebruiker de acties gericht waren. Voor de recreatie is een stijging die geleidelijk aan steeds meer toeneemt op te merken. In de afgelopen 10 jaar, en meer naar het heden, heeft de KNRM steeds vaker acties moeten ondernemen op oproepen van de recreatie. Voor zowel de binnenvaart als de overige schommelen aantallen rond dezelfde waardes en bevinden zich geen uitzonderlijke pieken noch dalen in de aantallen acties.

Diagram 3, Acties ten behoeve van de gebruikers



In het volgende diagram worden de totale ondernomen acties onderverdeeld. De vaarwateren in Nederland worden opgedeeld in verschillende blokken zodat ook hier weer een nauwkeuriger beeld kan worden weergegeven. Met de grafiek die men hier onder aantreft is het zichtbaar dat de afgelopen tien jaar de Noordzee het meest te lijden heeft onder ongevallen. Opmerkelijk is dat er een lichte stijging op te merken is met de voorgaande jaren. De Noordzee heeft evenals de algemene waarden van de geredden versus acties meer te lijden aan meer ongevallen in het jaar 2012.

Diagram 4, Acties uitgevoerd door de KNRM in het Nederlandse vaargebied

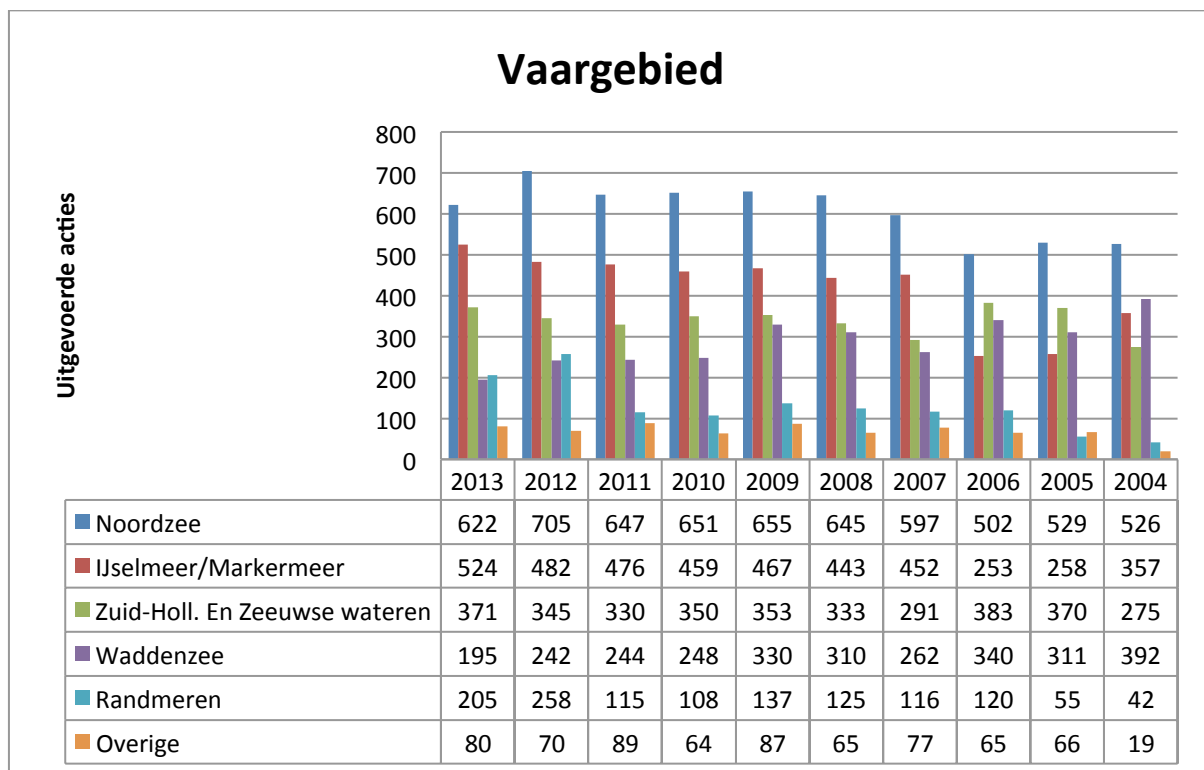
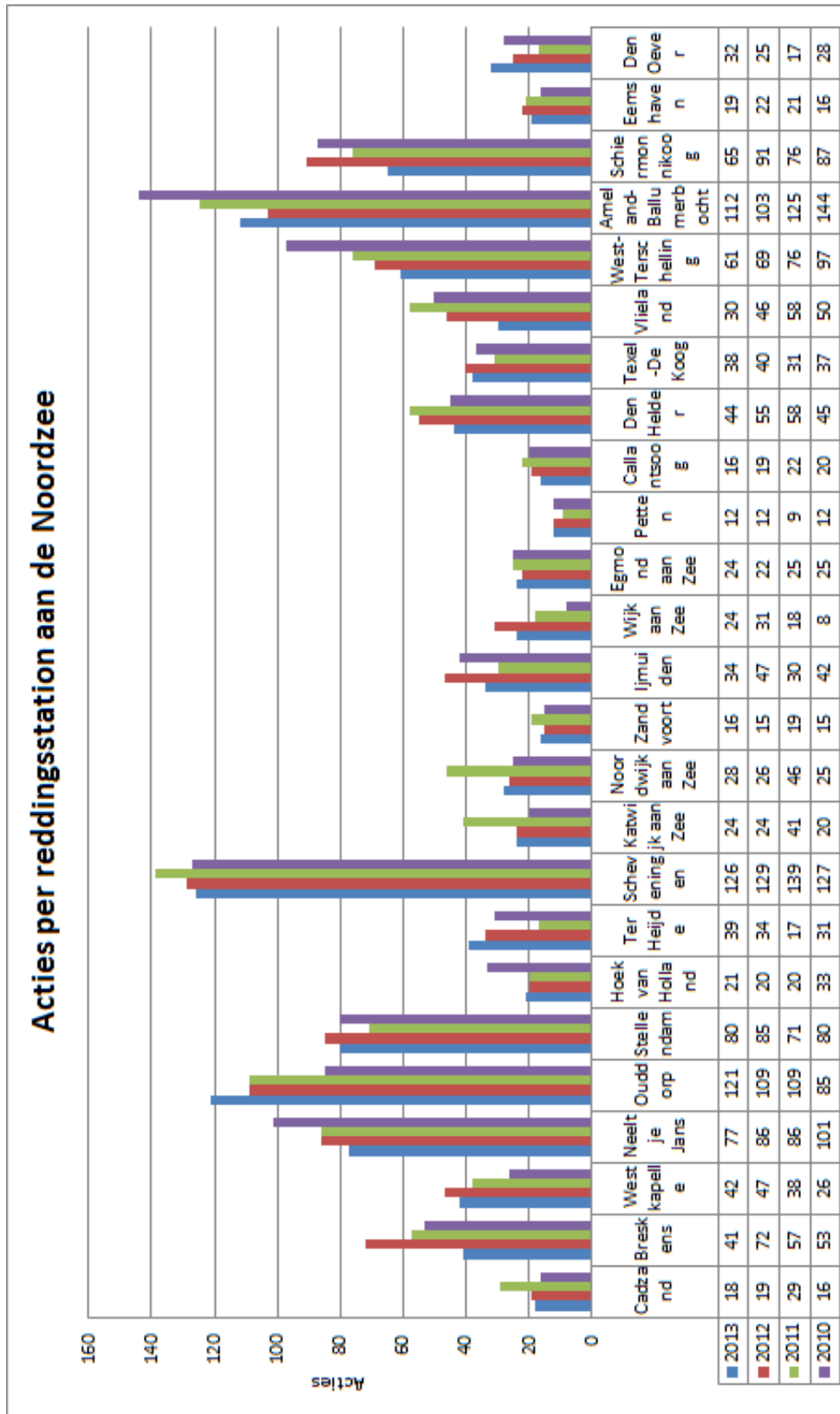


Diagram 5 geeft op zijn beurt weer een specifiekere onderverdeling van de Noordzee weer. Hier worden alle acties van reddingsstations aan de Noordzee getoond. De opsomming is zo genoteerd dat de meest zuidelijke stations zich vooraan bevinden in de lijst en zo gaande verder in de tabel de meer Noordelijke stations komen.

De stations Scheveningen, Ouddorp en Ameland- Ballumerbocht vertonen de meeste aantallen ondernomen acties voor het jaar 2013.

Diagram 5, Uitgevoerde reddingsacties door de KNRM aan de Noordzee



6 Wat zijn de oorzaken van de ongevallen?

Deelvraag 4: wat zijn de oorzaken van de ongelukken met betrekking tot de recreatievaart?

Om deze vraag te beantwoorden wordt gebruik gemaakt van een interview aan de KNRM (Alwin Kruihof, 2013) en online informatie betreffende de interactie tussen recreatievaart en beroepsvaart.

Deelvraag 3 toont aan dat de interventies uitgevoerd door de KNRM gedurende de laatste vier jaar stabiel gebleven zijn. De hoofdoorzaken voor de interventies zijn stuurloosheid en stranding. De oorzaak voor het stuurloos raken ligt veelal aan gebrekkig onderhoud aan de technische installaties aan boord. Daaropvolgend moet de reddingsdienst tussenkomen bij een stranding, die eventueel een aanvaring tot gevolg kan hebben. De meeste strandingen zijn te wijten aan het gebrek van een goede positiebepaling, onbekendheid met stroming en getij en onkunde over de effectieve waterstand en ondiepten. Strandingen komen het vaakst voor. Dit omdat er niet wordt gevaren met up-to-date navigatiekaarten.

Een artikel in de Telegraaf (Akkermans, 2014) schrijft het volgende:” Het Prinses Margrietkanaal loopt van Lemmer naar Groningen. Ook dit is gevaarlijk vaarwater omdat beroepsvaart en recreatievaart elkaar er voortdurend kruisen. De scheepvaart heeft hier altijd en overal voorrang op de recreatievaart. Hoge beroepsschepen zorgen voor slecht zicht en de recreatievaarder heeft dit niet altijd door. Als je zelf de stuurhut en de schipper van een binnenvaartschip niet kunt zien, dan ziet de schipper jou ook niet. Hoe groot de dode hoek van een schip is, hangt af van het type schip, de lading en de hoogte van de stuurhut. De dode hoek van een binnenvaartschip kan tot 350 meter groot zijn. Blijf dus uit de dode hoek.”

Uit dit artikel komt naar voren dat de recreant zich niet altijd bewust is van de gevaren wanneer hij zich in de buurt van een koopvaardijchip begeeft. Deze stelling komt ook naar voren in de afgenomen interviews. Uit de interviews blijkt dat de recreant vaak een andere perceptie heeft van veiligheid dan de beroepsvaarder. Daar waar koopvaardij schepen liever een veiligheidsmarge houden van bijvoorbeeld een halve mijl zal de recreant bijvoorbeeld een veiligheidsmarge aanhouden van een tiende mijl. Dit in combinatie met het soms onvoorspelbare vaargedrag van de recreant kan dit leiden tot een dichtbij situatie.

Tenslotte blijkt uit de interviews dat het toenemende recreatieverkeer alsmat minder ruimte krijgt door de aanbouw van windmolenparken. Deze windmolenparken zijn tot nu toe niet doorvaarbaar voor de pleziervaart. Hierdoor wordt de recreant gedwongen om dezelfde vaarbanen te gebruiken als de koopvaardij schepen, tenzij aparte vaargeulen voorzien zijn voor kleinere schepen, zoals dit op de Westerschelde het geval is. Daarnaast moet de recreant ongetwijfeld langere afstanden afleggen aangezien er rond het windmolenpark moet worden gevaren. Door recreatieschepen te dwingen om gebruik te maken van de vaarbaan waar koopvaardij schepen varen zal er meer interactie ontstaan tussen beide partijen. Deze toename van interactie veroorzaakt ongetwijfeld ook een vergrote kans op een dichtbij situatie.

7 Discussie

De opstartfase van het project heeft veel energie gevraagd van de groep. Dit kwam doordat dit type van onderzoek voor het eerst door ons uitgevoerd zou worden. Met het eerste document dat opgemaakt werd, het startdocument, rezen reeds veel vragen. Er kwam ook veel informatie op de groep af dankzij de goede medewerking van de opdrachtgever Rijkswaterstaat en de docenten op school. Nadat de onderzoeksgroep zich een weg gebaad had in het 'hoe voer ik een degelijk onderzoek'-proces kwam er meer structuur in de groep/werkwijze en werden taken verdeeld, een planning opgesteld en kwam de probleemstelling steeds duidelijker naar voren.

Met het onderzoeksvoorstel werden de lijnen meer uitgestippeld en bleek het af en toe ook zeer moeilijk de afbakening van het onderzoek duidelijk te krijgen. Het kan immers niet te breed of te diepgaand zijn vanwege de beperkte duur en tijd. Te nauw levert op dat probleemstelling van de opdrachtgever kan niet opgelost worden.

De planning was voor het onderzoek van cruciaal belang, en de handhaving daarvan was ook niet altijd even makkelijk. Het naleven van de deadlines is toch wel een cruciale factor in het voeren van een goed onderzoek.

Het onderzoek zelf werd gevoerd door het verzamelen van cijfers over ongevallen en reddingen; en het afnemen van interviews om die cijfers aan te toetsen. Met deze toetsing hoopte de groep te ontdekken hoe men over veiligheid op de Noordzee denkt.

Voor het verzamelen van de cijfergegevens was het niet meteen duidelijk of die vrij beschikbaar waren, of die zelf zouden moeten verzameld en verwerkt worden. Indien er geen cijfers beschikbaar zouden zijn, dan de onderzoeksgroep die zelf moeten verzamelen door enquêtevoeringen en dergelijke. Uiteindelijk werden de nodige statistieken van de afgelopen 14 jaar gevonden via de KNRM om te gebruiken in het verder onderzoek.

De interviewvragen werden zo opgesteld dat voor elke doelgroep andere vragen voorbereid waren. Uiteindelijk leidde elk onderzoek naar hetzelfde onderwerp, maar bijna altijd via andere invalshoeken. Dat kan verklaard worden doordat van de actoren telkens maar 1 persoon als vertegenwoordiger werd uitgekozen. Zo kun je een meer persoonlijke visie te horen krijgen en neigt het soms meer naar het subjectieve.

Subjectieve informatie met objectieve informatie vergelijken is uiteindelijk de laatste stap van het onderzoek. Aan de hand daarvan werden de deelvragen opgelost en kon de onderzoeksgroep tot een conclusie komen met bijbehorende adviezen.

8 Conclusie

Het onderzoek begon met de hoofdvraag die we formuleerden uit de naar voren geschoven situatie door de opdrachtgever:

Hoe is de veiligheid van de recreatievaart op de Noordzee in de afgelopen jaren geëvolueerd?

Wanneer we de verschillende factoren die de veiligheid bepalen opsommen valt daaruit af te leiden dat er veel verschillende situaties kunnen ontstaan. Daarom zijn we op zoek gegaan naar bekende gegevens over veiligheid op het water. Dat bracht ons bij de KNRM. Zij hebben jaarverslagen die cijfers in verschillende categorieën duidelijk weergeven. Deze geven niet bepaald een speciale tendens aan van de interventies die gedaan worden, behalve dan zoals blijkt uit het interview met dhr. J. van der Laan dat deze fluctueren met de conjunctuur. In economisch goede tijden is er meer tijd en geld om te spenderen aan recreatievaart. Daarin valt dus geen trend te bespeuren waar de ongevallen in achteruit gaan, maar ook al zeker niet dat er meer of abnormaal veel ongevallen gebeuren.

Om een totaalbeeld te krijgen hebben we ook interviews gedaan. Dit bracht de visie van de professionals en de recreanten naast elkaar. Volgens de meeste van de recreanten is het veilig tot zeer veilig op de Noordzee. Wanneer er voldoende kennis van zake is, en de vaartuigen goed onderhouden zijn is de kans kleiner dat er ongevallen gebeuren.

Ook de beroepssector geeft aan dat de ongevallen en incidenten met recreatievaart beperkt blijven. Ernstige gevolgen in de interactie op het water kunnen veelal vermeden worden door ingrijpen van verkeerscentrales, lokale kennis van de loodsen en door tijdig handelen van de recreant.

Ook op het vlak van veiligheid in samenhang met ruimtegebrek op de Noordzee is vooralsnog weinig aan te merken in negatieve zin. De gebieden waar grote vaart en kleine vaart elkaar kruisen zijn en zullen moeilijke gebieden blijven. Wel worden die zones (zoals bijvoorbeeld Eurogeul) nauwlettend in het oog gehouden door verkeersleiders en loodsen om het allemaal in goede banen te leiden.

In de sector vallen wel enkele vragen te bespeuren wat er in de toekomst te wachten staat wanneer er meer windmolenparken komen langs scheepvaartroutes. Dit in combinatie met de vraag van de vertegenwoordiging van de recreatievaart om de windmolenparken doorvaarbaar te maken zal in de nabije toekomst oplettendheid vragen.

Algemeen kan dus geconcludeerd worden dat het voor de recreatievaart veilig tot zeer veilig is op het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit dankzij de kunde van de verschillende partijen, en dankzij de voldoende ruimte om aan pleziervaart te doen.

Wat wel opgevallen is door de onderzoekers zijn de aantallen van technische incidenten waarvoor de reddingsdiensten moet uitrukken. Daar is nu geen onderzoek naar gedaan, maar kan wel de moeite lonen om in een vervolgonderzoek op zoek te gaan naar de invloed van de staat van de uitrusting/aan- en afwezigheid ervan. Mogelijk kan daar nog wat verbeterd worden om de veiligheid op het water te bevorderen.

9 Aanbevelingen

Deelvraag 5: wat is het advies volgende uit het onderzoek?

Uit het onderzoek is gebleken dat de situatie voor de recreatievaart op de Noordzee als veilig tot zeer veilig kan beschouwd worden. Dit leiden we af uit aannames uit het risicobeheer: risico = kans x gevolg. Gezien de gevolgen beperkt blijven trekken we die conclusie. Wel zijn er uit het onderzoek enkele aanbevelingen gekomen om de situatie zo te houden, zo niet te verbeteren in de toekomst.

De verschillende interviews tonen dat de ervaring van groot belang is bij het veilig uitvoeren van een tocht op zee. Het is volgens verschillende partijen ten eerste aan te raden om eerst ervaring op te doen op minder druk bevaren water en binnenwater. Dat geeft het voordeel om het vaartuig te leren kennen en geeft ook bij geval van pech meer kansen tot een goede thuiskomst. Het is inmiddels ook duidelijk gebleken dat die ervaring van belang kunnen zijn wanneer men op zee gaat en bijvoorbeeld het weer zeer snel verslechterd of diezelfde motorstoring steekt de kop op.

Het bovenstaande is onlosmakelijk verbonden met opleidingen die de recreant genoten heeft alvorens de zee op te gaan. Het is niet verplicht om enig diploma te halen als het bootje waarmee uitvaren wordt binnen bepaalde afmetingen blijft. De vraag kan dan ook gesteld worden of men niet meer gestimuleerd moet worden om die opleidingen te gaan volgen. Men kent dan meer van de techniek van zijn eigen motor, van het (winter)onderhoud, maar ook van de maritieme en nautische aspecten zoals daar zijn de meteo, kustnavigatie en communicatie van schepen onderling. Leren een reisvoorbereiding maken kan al een hele stap in de goede richting zijn om te vermijden in sterke stroming of op een zandbank terecht te komen.

Het algemene bewustzijn van waar men mee bezig is (situational awareness) kan daarmee versterkt worden, maar dat is volgens alle betrokken partijen niet te bereiken via meer regelgeving over uitrusting van zeegaande boten of voor de opleidingen van de opvarenden alleen.

Hoewel het ruimtegebrek nog maar een opkomend probleem is, maar de discussie wel gaande is willen we hierover toch ook een advies plaatsen. Het doorvaarbaar maken van de windmolenparken met enige beperkingen in gebieden waar ook aan visserij-activiteiten wordt gedaan behoort zeker tot de mogelijkheden om de recreant voldoende ruimte te bieden.

Het probleem van de zichtbaarheid wanneer een klein bootje vanuit een windturbinepark een scheepvaartroute invaart kan dan ook verholpen worden door AIS te gaan verplichten of toch zeer sterk aan te raden. De parken staan toch al behoorlijk ver in zee, en wie dergelijke tochtjes maakt kan dan ook investeren in zijn eigen zichtbaarheid. Dat draagt immers toe aan ieders veiligheid, en kan in geval van nood een grote hulp zijn bij het vinden van het vaartuig.

Tenslotte hebben we tijdens het onderzoek opgemerkt dat er volgens de geïnterviewde personen weinig sprake is van near-misses op de Noordzee. Toch is daar door ons geen duidelijke lijst of database van gevonden. Mogelijk dat door hier meer aandacht aan te besteden meer duidelijkheid kan gecreëerd worden over de interacties tussen de beroepsvaart en de recreatievaart.

De grootste uitdaging blijft het bereiken van de recreant die minder sterk actief is in zijn vereniging en daardoor aan de aandacht van de inlichtingen ontsnapt. Lezingen, affiches en andere bronnen van informatie hebben wel degelijk een positief effect, maar kunnen enkel een positief effect behouden door ook de minder ervaren recreanten te bereiken. Dat blijft een moeilijke horde om te nemen in de nabije toekomst.

10 Bibliografie

afstanden', W. ' (2013). *Afwegingskader voor veilige afstanden tussen scheepvaartroutes en windparken op zee*.

Akkermans, E. (2014 йил 23-februari). Het gevaarlijkste vaarwater van Nederland. Nederland.

Alwin Kruithof, M. v. (2013). *Kat-en-muisspel op de Schelde*. Vlissingen.

KNRM. (2004-2013). *Jaarverslag*. KNRM.

Koomen, C., & Paternotte, P. (2014). *Gezamenlijk Standpunt van de Recreatieve Scheepvaart ten aanzien van Windenergieparken op het Nederlandse Deel van de Noordzee*. KNWV, NPvW, BBZ.

Milieu, M. v. (2012). *Risicoanalyse nautische veiligheid Noordzee*. Delft: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Rijksoverheid. (n.d.). *Rijksoverheid*. Retrieved 2014 йил augustus from www.rijksoverheid.nl

rtvnoord. (2014 йил 20-mei). *rtvnoord*. From rtvnoord:
<http://www.rtvnoord.nl/artikel/artikel.asp?p=134192>

Scheepvaart, R. D. (2011). *Gebruikerstevredenheidonderzoek recreatievaart 2011*. RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart.

Tettero, S. (2014 йил 25-februari). Windturbineparken staan recreatievaart in de weg. Nederland.

Bijlage 1 Planning

Week	Geplande taken
15	11/04 concept onderzoeksvoorstel indienen
16	14/04 afspraak met Rijkswaterstaat (groepsverband) + onderzoeksvoorstel afgeven 15/04 concept interviews opstellen (groepsverband) 16/04 presentatie onderzoeksvoorstel maken (groepsverband) 18/04 definitief onderzoeksvoorstel indienen Antwoorden verkrijgen (KNRM, watersportverbond, VDJS) (groepsverband)
17	21/04 Vragenlijst opstellen (Carry en Rob) 21/04 interviewvragen afgerond 21/04 interviewvragen naar Rijkswaterstaat sturen 23/04 presentatie onderzoeksvoorstel (groepsverband) 25/04 Vragenlijsten opgesteld + versturen naar Rijkswaterstaat
18	Meivakantie
19	interviewweek + verwerking interviews
20	Interviewweek + verwerking interviews
22	Examenvorbereiding
23	Examenweek 4 ^{de} trimester
24	Herexamenweek 3 ^{de} trimester
25	Verbeterweek examens + examenvorbereiding herexamenweek 4 ^{de} trimester
26	Herexamenweek 4 ^{de} trimester
27	3/07 Tussenrapport naar Rijkswaterstaat + begeleider
27-35	Zomervakantie Deelvragen 1,2, 3 en 4 behandelen
36	Presentatie status & planning Deelvraag 5 + Hoofdvraag behandelen (groepsverband)
37-38	Finaliseren concept eindrapport
39	26/09 Deadline Concept eindrapport school
40	Concept naar Rijkswaterstaat
41-42	Aanpassen eindrapport
43	27/10 Deadline Definitief eindrapport
47*	Eindsymposium

Bijlage 2 Contactgegevens projectorganisatie

Contactgegevens onderzoeksgroep

De onderzoeksgroep bestaat uit drie leden. Mocht de communicatie persoonsgericht zijn, dan is dit mogelijk via:

Rob Leye	leye0001@hz.nl	+31637285959
Carry De Maeyer	dema0004@hz.nl	+32476640214
Jonathan Denoo	deno0002@hz.nl	+32472599719

Contactgegevens opdrachtgever

De opdrachtgever voor dit onderzoek is Rijkswaterstaat, afdeling Water en Scheepvaart. Rijkswaterstaat is te bereiken via het telefoonnummer: +31118622000

Voor dit onderzoek is het mogelijk om met de volgende personen van Rijkswaterstaat contact op te nemen:

Dhr. B. Sinke	ben.sinke@rws.nl
Dhr. W. Verhagen	wim.verhagen@rws.nl

Adres: Rijkswaterstaat Zeeland
Poelendaelesingel 18
4335 JA Middelburg

Contactgegevens projectbegeleider

De projectbegeleider van het onderzoek is Dhr. R. Eijlers. Deze persoon is te bereiken via het e-mailadres: r.eijlers@hz.nl

Adres: Hogeschool Zeeland De Ruyter Academy
Edisonweg 4
4382 NW Vlissingen
0118-489 406

Bijlage 3 Interviewvragen

Verkeerscentrale, Watersportverbond, GNA:

1. Hoe veilig vindt u het gedrag van de recreatievaarders?
2. Hoe ziet u de interactie tussen de beroepsvaarder en de pleziervaarder?
3. Ziet u vaak incidenten voorkomen in uw gebied? Welke oorzaak ligt hier aan de grondslag?
4. Is het toenemende plaatsgebrek een bron van probleemsituaties?
5. (Verbeterpunten)Hoe kan de situatie verbeterd worden?

KNRM:

1. Zit er een bepaalde tendens in de incidenten van de afgelopen jaren?
2. Wat zijn de meest voorkomende soorten/oorzaken
3. Wat springt er dan het meeste uit?
4. Is de recreatievaarder zich voldoende bewust van het gevaar om zich heen? Is de recreatievaarder voldoende voorbereid om een zeereis te ondernemen?
5. Op welke punten zou er zeker nog verbetering moeten komen om de veiligheid te bevorderen?
6. Kent u de specifieke percentages voor de recreatievaart ivm ongevals cijfers? Zijn deze cijfers enkel voor de noordzee? Zitten zwemmers hier ook bij?
 - Indien ja, kunt u deze cijfers mededelen aangezien dit belangrijk is voor ons onderzoek
 - Indien nee, kan daar in de toekomst een onderscheid in komen, dit om een duidelijker beeld te krijgen tussen verschillende soorten scheepvaart (in weergave in de brochure)
7. Deze cijfers houden ook enkel de interventies in van de KNRM? Er kan bvb een incident voorvallen waar de KNRM niet tussenkomt, wie houdt die cijfers dan bij? Is er een overkoepelende organisatie die zich daarmee bezighoudt?

Bijlage 4 Interview GNA

Het begin van het interview is niet opgenomen door de recorder. Daarom is het begin van de transcriptie nogal bruusk.

Wel staat vast dat een korte introductie reeds in de gang werd gedaan terwijl een gepaste locatie gezocht werd om het interview te doen. Dit houdt in dat de voorstelling van de interviewers, de opleiding en de opzet van het onderzoek duidelijk gemaakt zijn aan de geïnterviewde. Het interview ging dan ook echt van start met een vraag van dhr. van Nassau over het gebied waarover het onderzoek gevoerd wordt.

AvN: Buiten op de Noordzee of in de mondingsgebieden? Laten we daar een verschil in maken.

Interviewer: Maken jullie daar een verschil in?

AvN: Ja zeker, daar zit een cruciaal verschil in. Ik denk dat het voor de recreatievaart op de Noordzee afhankelijk is van de omstandigheden en van waar men zich bevindt. Ik denk dat als je wat verder naar boven zit op de Noordzee, dat daar iets meer ruimte beschikbaar is voor de recreatievaart en daar schat ik het dan ook een stuk veiliger in. Recreatievaart in de mondingsgebieden, dat zou veilig kunnen zijn. Maar vanwege de kwaliteit van de personen die er varen vind ik het in die gebieden iets minder veilig. Dat ligt niet zozeer aan de omstandigheden maar eerder aan de kennis en kunde van de recreatievaarder. In de mondingsgebieden heb je buiten het loodsstation om ook nog ondieptes en stromingen die van richting veranderen. Kijk bijvoorbeeld hier bij ons, hier heb je de Westerschelde met getijden en als ik het even heel grofweg zeg, loopt het getij hier op en neer, de stroming, eb en vloed. De stroming loopt naar binnen of ze loopt naar buiten. Dat gebeurt langs de vaargeulen en is afhankelijk van allerlei fenomenen. In de buitengebieden is de stroom linksdraaiend en daar moet je toch voor oppassen. Loodsstations zijn een soort spinnen in het web. Voor de bemanning van zo'n loodsboot is het toch even wennen, want je trekt schepen aan. Normaal als je vaart wil je net weg van andere schepen en wil je ruimte hebben. Jullie hebben beide al stage gevaren neem ik aan? Dan weet je waarschijnlijk dat wanneer de kapitein op de brug komt en hij zegt tegen de wachtlopende stuurman dat er standaard twee mijl afstand moet gehouden worden. En indien je die afstand in het kanaal niet respecteert dan zal ik dat wel even laten weten aan jou dat ik dat niet prettig vindt. De loodskotters die laten juist wel schepen dichtbij komen. Daar komt ook nog eens recreatievaart bij. Verder heb je nog de zeeschepen die lij moeten kunnen maken of opdraaien voordat de loods aan boord komt. Als er dan nog wat recreatievaart doorvaart dan kan dat best veilig zijn, maar door de kennis en kunde van de recreant maakt deze het voor zichzelf vaak onveilig. Dat is één aspect, verder zien we recreatievaart in het kanaal en in de Noordzee. Het is niet enkel hier dat de recreant zaken verkeerd inschat, zoals de snelheid of de bemanning die de stopweg verkeer inschat. Ze denken vaak: "ik loop voor over."

Interviewer: En dat zijn situaties die absoluut dienen te worden vermeden?

AvN: Ja natuurlijk, met die ferryboten die bij Engeland varen hoef je geen rekening te houden, die vliegen toch overal tussen door. Maar als er zo'n bulk tanker komt die een beetje "alternated" beladen is met ijzererts voor de hoogovens. Je weet wat zijn stopweg is op seaspeed? Toen ik op deze schepen voer begin de jaren '80 was dat drie zeemijl. Die grote containerschepen die hier tegenwoordig komen, als je

daarvan de statistieken ziet, als die het roer aan boord leggen dan gaat er 600 meter iets (of niets?) gebeuren, die hebben een draaicirkel van 1500 meter. De recreatievaart houdt daar onvoldoende rekening mee en dat is niet enkel op de Noordzee maar ook hier zo (verwijzing naar de mondingsgebieden). Recreanten die zeeschepen over willen lopen, recreanten die te dichtbij komen en schepen die last hebben van zuiging en al dat soort zaken. Het kan veilig zijn maar de kwaliteit van de bemanning op de recreatievaart laat vaak te wensen over.

Interviewer: Ligt dat dan grotendeels aan de opleiding die ze al dan niet gevolgd hebben, want om op zee te varen heb je in principe geen vaarbewijs nodig. Het is pas als je een haven aanloopt dat je een vaarbewijs zou moeten hebben. Is het onvoldoende om zonder vaarbewijs veilig op zee te gaan op een zondagnamiddag?

Avn: Ja, ik vind dat het voor dit gebied en de aanliggende aanloopgebieden - zijnde een getijdenrivier en getijdenmonding en een monding van werelddhavens (zoals Rotterdam) - in principe onvoldoende is. Ik weet niet of jullie weten wat het vaarbewijs inhoudt? Het boekje moet je dan maar eens in Middelburg bij de ANWB doorbladeren en vervolgens onder tafel zitten lachen. Het stelt echt niet veel voor. Maar het komt ook neer op een beetje ervaring. Wij hebben hier heel goed overleg met diverse watersportverenigingen en er wordt actief aan gewerkt. Ja dat moet ook wel, want je mag het niet bagatelliseren, vaarweggebruikers zijn vaarweggebruikers. Recreanten zijn ook vaarweggebruikers en daar moeten zij mee leren omgaan. Er kan niet gezegd worden: "jullie niet." Je kan er wel speciale voorschriften voor creëren - daar wil ik straks nog wel op terug komen - maar je moet daar een actief beleid op voeren. Wij als GNA doen dat. Wij voeren een actief beleid, wij hebben actief overleg met alle watersportverbonden. Het nadeel daarvan is dat je overleg hebt met het bestuur van die vereniging. Wanneer ik een bijeenkomst organiseer dan komen er enkel mensen die het leuk en/of interessant vinden. Ze doen hun best, ze volgen de opleidingen en ze doen het al jaren. Vaak zit je te praten met mensen kennis en ervaring hebben.

Interviewer: Dus het dringt niet voldoende door tot de eendagszeiler?

AvN: Ja, hou het daar maar op ja. Bij overleg met de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers (NVvK) blijkt het een hele actieve vereniging te zijn. Er zitten een aantal mensen bij die je echt iets kan bijbrengen. Die kunnen het echt wel en soms gaat het ook niet goed maar die komen dan hier om te weten hoe het moet. Met een watersportvereniging overleg je mee over zeilwedstrijden of over een begeleiding vaartuig van hoeveel ze daar moeten. De routes die ze daar te gemoed komen, de condities waaronder ze hier komen varen en daar houden ze zich aan en dat gaat goed. Maar met die mensen heb je geen probleem mee maar ik kan je ook verhalen vertellen waar dat niet zo het geval is. *** wordt gebeld ***. Het GNA heeft er dus best wel een actief begeleid op, in het begin van het seizoen hebben we overleg met watersport verenigingen en regelmatig voor speciale evenementen doen we dat en de mensen die daar aan deel nemen zijn wel vaak de goeden. Maar ik kan je dus ook verhalen vertellen en die zijn dan vaak te categoriseren als hilarisch. Bijvoorbeeld een zeiljacht en die zit iedereen in de weg en op een gegeven ogenblik loopt die nog aan de grond ook en dan komen de mensen van een patrouille boot aan boord en dat blijkt een Duitse man te zijn die wel eens op een binnenvaart plas heeft gevaren en het leek hem wel leuk om hier een beetje te komen varen. Hij legt zijn zeilboot op een trailer en hij

heeft aan boord een autokaart want waar het blauw ziet kun je varen. Je komt ook zo van die randstad figuren tegen van ik heb een zeiljacht gekocht en moet dat bevaren en laat mijn vrouw de marifoon bedienen want dat is minder werk en om het geheel af te werken heeft hij nog een pet van l'm the Captain. Die zijn er ook en die individuen te bereiken, die figuren te pakken te krijgen dat is vaak lastig, dat is de uitdaging waarvoor we continu staan. Er zijn ook zo zeeverkeners, tegenwoordig Seascouts, die willen soms ook de Westerschelde oversteken en daar doen wij wat mee. Ik wil een ander aspect waar het vaak bij mis gaat aansnijden, dan gaan ze hier weg en dan doen wij echt ons best om die mannen dat duidelijk te maken dat de weersituatie in de zomer zo kan omslagen. Bij opkomend zomers onweer daar heb ik al doden en gewonden gezien die hier vallen in de recreatievaart. Zeiljachten die s'ochtends vertrekken op een augustus dag met prachtig mooi weer en dan worden overvallen door onweer en door de reddingsboot naar binnen worden gesleept en waar man en vrouw huilend aan boord zitten gewoon, die het echt niet meer zien zitten. Wij proberen dan aan de jachthavens weerberichten te sturen en te waarschuwen, je probeert allerlei dingen maar je hebt altijd die enkele individuen die er doorslippen.

Interviewer: Is het dan geen manier om die individuen wanneer je ze ziet, via de marifoon aan te spreken en actief te gaan sturen?

AvN: Dat zijn dingen die je probeert maar daar komen problemen bij kijken. De marifoon bij zo'n zeiljacht staat vaak onderdeks, dan waait het en dan kun je roepen zoveel je wil, ze horen het niet. Dus die mannen moeten nog eens een investering doen in een soort speaker en dan moeten ze ook nog wel terug kunnen roepen. Daar zijn ook wel al technische oplossingen voorhanden maar er is weinig bestand tegen zeewater hoor. Ik heb nog nooit iets gezien dat tegen zeewater bestand is hoor, denk maar aan zink-anodes bij een droogdokken. Er zijn hele goedwillige mensen, die hebben een marifoon onderdeks en voor noodgevallen hebben ze zo'n hand marifoon, die doen van alles daaraan. Het probleem trouwens met die jachten, dan hebben we het nog steeds over de marifoon, is dat ze te veel roepen. Wij zeggen altijd tegen de recreatievaart: als je hier bent zorg dan dat je marifoon aan staat, op het juiste blok kanaal want dat gaat soms ook wel eens mis en doe verder niets. Gewoon uitluisteren want stel je voor dat op een zonnige dag er 182 jachten varen en die gaan allemaal roepen... Dat gaat niet. Dus heb het bij en luister uit. Dat zijn dingen waarop we wel wijzen en heb je geen ervaring, blijf dan op de Oosterschelde. Ga lekker op het Veerse meer met je vrouw en neem je kinderen van 6 en 10 mee en maak een leuke dag maar ga niet met windkracht 7 op de Westerschelde.

Interviewer: Dat betreft dan de communicatie tussen de VTS en een recreatie vaarder maar is er ook veel interactie tussen de recreatie en beroepsvaart in deze zone?

AvN: Ja natuurlijk het is een gemixte rivieren dat is één van de uitdagingen dat wij hier zo hebben, als ik even het gebied tussen open zee en Antwerpen neem zit daar natuurlijk alles: recreatievaart, binnenvaart, zeevaart,... De binnen buiten lijn van de nieuwe sluis naar de Nollen en daarbuiten heb je per definitie geen binnenvaart je komt er dan wel weer die fluvio-maritieme tegen maar dat is wat anders. Recreatievaart heb je wel overal en de Schelde is een rivier met allerlei soorten weggebruikers en iedereen mag daar gebruik van maken en wij proberen dat allemaal in goede banen te leiden. We hebben trouwens nog zo'n dvd'tje *** gaat zoeken naar dat dvd'tje ***.

Interviewer: Een dvd'tje over de werking van de Westerschelde.

AvN: Hij is wel al wat ouder maar er staat wel wat op over binnenvaart, zeevaart, recreatievaart,...

Interviewer: En in die interactie op het water en niet enkel met betrekking tot de communicatie komen er dan ook veel probleem situaties voor waarbij je dan kan spreken over een near-miss?

AvN: Ja zeker komen die voor.

Interviewer: Worden die dan ook actief gerapporteerd of wordt hier niet aan meegedaan?

AvN: Ja zeker worden die actief gerapporteerd en er wordt actief iets mee gedaan. Je moet wel.

Interviewer: Het is niet overal zo want ik ben ook in IJmuiden geweest en daar vertelde ze mij dat bij near misses tussen beroepsvaart en recreatievaart dat er geen verslag over wordt gedaan werd.

AvN: Oh jawel hoor. *** wordt nogmaals gebeld *** Jazeker, absoluut maar die worden hier actief gerapporteerd en wat probeer ik en dat ben ik persoonlijk want ik geloof echt dat dat meer effect heeft, ik instrueer mijn patrouille boten toch altijd zo van als er iets gebeurd, pak zo'n man beet en ga er eerst eens een gesprek mee aan. Om die man gelijk te voorzien van een vorstelijke beloning wegens het overtreden van scheepvaart reglementen dat werk niet altijd, soms moet dat wel en dat begrijp ik ook. Zachte heelmeesters maken ook stinkende wonden maar ik geloof in eerste instantie dat het meer effect heeft om die man eens uit te leggen wat zijn acties tot gevolg hebben gebracht. Ik geloof daar veel meer in maar wij voeren daar wel een actief begeleid op, als het gaat tenminste, als daar mankracht en boten voor zijn. Het is dus niet zo dat het zo gebeurt voor elk dingetje. Wat de middelen die de belasting betaler ons verschaft zijn zeer beperkt.

Interviewer: Ja dat is begrijpelijk maar er is dus wel enige rapportage daarvan, zouden we die eventueel kunnen inkijken?

AvN: Ja we hebben nu ook geen verzameling van die rapportage dat ik kan zeggen ze zitten daar in de kast. Wat gebeurt er, de verkeerscentrales zette zoiets op in de journalen, dus tussen de dagelijkse gang van zaken

Interviewer: Dus het verdwijnt eigenlijk gewoon in de algemene statistiek?

AvN: Precies, in de algemene statistiek en in de algemene journalen. In het algemeen worden ze opgeslagen wat er die dag is gebeurt. Zo wordt daar mee omgegaan.

Interviewer: Dus je kunt niet echt zeggen van op jaar basis hebben er zoveel incidenten met recreanten plaats gevonden?

AvN: Neen dat niet.

**Interviewer: Is dat een tekortkoming denkt u of is het niet echt nodig om dat bij te houden?
Zou het helpen om die statistiek bij te houden?**

AvN: Neen ik vindt het geen tekortkoming het zo natuurlijk wel wat mooier zijn moest het iets gestructureerde zijn maar dat kost heel veel mankracht.

Interviewer: Ja inderdaad het zijn weer extra kosten maar aan de andere kant kan het misschien ook weer een eyeopener zijn voor de recreatievaart om aan te tonen dat er eigenlijk best veel incidenten plaats vinden.

AvN: Ja maar het is nooit volledig, ik weet dat wij proberen incidenten te pakken te krijgen en ik weet dat in Middelburg daar werkt iemand die zeer veel doet met statistiek en die kan ook overal veel incidenten uithalen en die kan dus uiteindelijk ook filteren op recreatievaart maar daarmee vat hij ook niet alles. Maar hij kan wel een zeer duidelijk beeld scheppen. Maar de grote bulk van dit soort dingetjes is vaak en laat ik hier een voorbeeld bij geven: er zitten hier schepen en die zijn aan het opdraaien om loods te wisselen en er steekt recreatievaart voor hun neus over terwijl ze aan het versnellen zijn naar de West en die moeten daar compleet rondkomen, zo dwars in de wind vol in de stroom voor de neus van iemand anders om te vermijden dat ze een zeilboot dwars doormidden varen. Daardoor krijg je een hoop gevloek en getier over de marifoon. Zo'n recreatie vaarder wordt daarover aangesproken en die krijgt uitleg daarover maar dat vind je niet terug als er is een incident gebeurd want er is ook niets gebeurd. Bij Terneuzen is er iemand en die ziet allerlei hoeken en gaten van het vaarwater terwijl er dus zeeschepen in allerlei bochten moeten wringen om er maar omheen te kunnen en uiteindelijk gebeurd er niets maar die man wordt er toch op aangesproken want dat is gewoon vervelend. Dat zijn vaak de grote dingen die er gebeuren en daar blijft het meestal bij, gelukkig.

Interviewer: Als we het dan even samen vatten: we hebben die drukke punten waar af en toe ook wel recreatievaart tussen komen worden actief begeleid vanuit de verkeerscentrales en als er fouten worden gevat worden en kunnen er eventueel indien mogelijk patrouille boten worden uitgestuurd om de persoon in kwestie duidelijk te maken wat er mis is gegaan en dan indien nodig op de vingers tikken.

AvN: Ja hoor en we organiseren bijeenkomsten, wat ik bijvoorbeeld ook doe is dat ik zelf wel eens naar watersport verenigingen toe. Ze hebben vaak zo'n winterprogramma's en dan is er weinig te doen en om dan toch een gezellige avond te creëren nodigen ze dan iemand uit van de GNA om zo'n lezing te geven. Een aantal malen per jaar bij diverse watersport verenigingen doen wij dat dan en dan krijgen ze ook een verhaaltje over het hebben en houden van hier zo. Jullie kwamen hier natuurlijk voor het Noordzee gebied en ik ga steeds meer naar binnen toe.

**Interviewer: Ja maar het is een kleine grens hier in de buurt van Noordzee en Westerschelde.
Tot waar loopt het gebied van de GNA?**

AvN: Het begint bij de Frans-Vlaamse grens op de Noordzee en aan de andere kant tot waar Rotterdam ophoudt dus grosso modo de buiten bank boeien, dat is het startpunt en dan loopt het naar binnen tot ongeveer de Windham sluisen.

Interviewer: En dat wordt allemaal door jullie beheerd?

AvN: Ja en dat is best wel fors natuurlijk, je kun je wel voorstellen dat wanneer je bovenwaarts Hansweert zit dat dat vaarwater toch weer een ander type is dan wanneer je ergens in de aanloop van de Wandelaar zit. En het probleem daarbij is, ik zie dat bij de recreatievaart dat die het weer verkeerd inschatten. Die denken van op het Veerse meer heb ik eens een keer met windkracht 6 gezeild dus dat kan ik ook hier wel. Dat gaat hier niet. Hier in dit gebied, en dat is wel een verschil met wanneer je op open zee zit, hier heb je wat banken en ondieptes. Door die ondieptes heb je vaak een ander golfpatroon. Bijvoorbeeld in de Wielingen Noord daar is het golfpatroon steil en kort door die banken, wind... en dat is niet prettig. Zit je meer op de Noordzee, ja daar heb je die trechtersvorm, daar kan het best spoken. De situatie vooraf inschatten voor de recreatievaart is gewoonweg moeilijk. Dat is eigenlijk het grootste probleem. De recreatievaart bereik je wel maar zoals eerder al gezegd is de uitdaging om ook die enkeling te pakken te krijgen. De persoon die een zeiljacht heeft gekocht, dat wil bevaren en geen lid is van een watersportvereniging. Dat is de uitdaging die persoon te bereiken.

Interviewer: Ja dat kunnen we dan zien als een mooie uitdaging om die persoon te bereiken dan.

AvN: En wij komen dan met voorlichtingsmateriaal, we hebben folders bij er is een mooi project aan de gang: Varen doe je samen. Je zit daar actief op, evenals Ben Sinke die zit daar ook actief op in een communicatie traject. En dan krijg je op bepaalde persoon nog steeds geen vat op.

Interviewer: Maar als we dan kijken op de Schelde, daar kan ik het best begrijpen maar als we kijken naar de Noordzee in termen van plaatsgebrek, zien jullie daar een evolutie in dat er bijvoorbeeld meer recreatievaart komt of dat die stromen zich verplaatsen?

AvN: Neen

Interviewer: Hier in de buurt kun je dus niet echt spreken over plaatsgebrek door windmolenparken of zandbanken die zich verplaatsen?

AvN: Ja kijk buiten hebben we dat windmolen project maar daar spelen op dit ogenblik andere aspecten in daar gaat een discussie aan de gang over visserij in die parken. In die parken willen we geen visserij in hebben. Daar moet je niet tussen doorvaren, dat willen we inderdaad wel maar is dat een probleem?
Neen

Interviewer: Dus dat vormt niet echt een beperking voor de recreatievaart?

AvN: Neen

Interviewer: Hier mogen ze er niet doorvaren?

AvN: Neen ik heb daar geen problemen mee, een enkele keer komen we daar eens een visser tegen die daar wat lastig doet. Je hebt er wel eens een jachtje en dat gebeurt wel eens een keer maar over het algemeen nee. Daar spelen andere problemen mee en dan niet zo zeer op die recreatievaart. Waar moet je de recreatievaart vandaan houden? De aan loopgebieden, de Steenbank, maas aanloop, de wandelaar.

Daar waar die loodsstation zijn dat zijn die magneten, daar zitten schepen die moeten daar opdraaien, ze nemen een loods aan boord, ze zijn al bezig met dat ze naar die haven toe moeten, lading manifesten, manoeuvreren, wanneer ben ik aan de beurt, vertragen en einde reis maken en dan komt er ook nog eens een paar van die recreatievaart. Daar zit wel vaak een uitdaging en met namen in de zomer. Wat zien wij dus wel en dat is seizoen gebonden want voor jullie project zou je wel eens kunnen gaan praten met de reddingsboten, vraag dan maar naar Jaap van de Laan, hij heeft hier ook gewerkt en daar moet je ook maar eens met gaan praten van de KNRM en doe hem de groeten. Want die reddingsboten die moeten uiteraard in de zomer veel meer uitvaren dan in de winter want dan is het vaak zo van mijn motor is uitgevallen en dat komt door geen onderhoud te plegen in de winter. De reglementering is natuurlijk ook interessant voor jullie project en dat kun je ook eens bestuderen. Hier geldt het scheepvaart reglement Westerschelde in feiten gelden er hier vijf reglementen maar daar ben je hier niet voor. Een aantal jaren geleden heb ik een wijziging mogen schrijven voor het reglement Westerschelde en daar heb ik een artikel in het SOW 50C en daar heb ik een watersport artikel ingevoerd en dat moet je maar eens lezen. *** wordt nogmaals gebeld ***. In dat artikel 50C zul je zien dat bijvoorbeeld kightsurfen wil je niet hebben in de vaargeulen en dan de definitie eens opzoeken van vaargeulen. Een vaargeul is het betonde of bebakende gedeelte van het vaarwater. En kightsurfen wil je ook niet hebben om en nabij havenmonden en zo heb ik een aantal zaken die ik daar niet wil zoals waterscooters tenzij ik een ontheffing verleen en daar ben ik best spaarzaam mee. Ik heb een ontheffing verleent aan KPD en de strandwacht. Dus die mogen met waterscooters varen maar niet iemand die denkt van: leuk ik ga een waterscooter kopen, die krijgt natuurlijk geen ontheffing. Ook aan de kant van reglementering wil je dingen doen op een gegeven moment heb ik ook een regel geschreven dat zeilschepen een radarreflector moeten hebben en daar is dan weer wel wat commotie over geweest maar als je in staat bent een zeiljacht te kopen moet zo'n radar reflector geen probleem wezen en dat zijn wel zaken die je probeert als autoriteit om ook aan de kant van de reglementering om de veiligheid te verhogen. Dat neemt niet weg en dat hebben jullie correct aangestipt dat het drukker wordt op de Noordzee. De Noordzee lijkt een grote plas water maar er gebeurt veel, er is hier en daar nog vuile grond, er komen windmolen parken, er zitten aan loopgebieden van loodsen, er zijn doorgaande scheepvaart routes, er zijn ontgronding gebieden, zand wingebieden,... ik bedoel maar het is best druk op de Noordzee. Waar zit daar een uitdaging in, dan kom ik weer waar we net begonnen, hoe krijg en zeker die enkele individuen beter opgeleid en een beter begrip voor de zeevaart en voor de moeilijkheden die je op zee tegenkomt. Hou rekening met het weer, niet alleen de goede reisvoorbereiding uit het boekje maar ook echt doen. Ik ben er natuurlijk al wat langer uit maar toen ik nog voerde deden we voor het aanvatten van de reis een scheepsgebied in het logboek. Het ging in die trend van: we voeren uit met voldoende proviand, luiken getest op waterdichtheid, bemanning voldoende uitgerust en dat was zo'n standaard tekstje. Kun je vast wel ergens opzoeken. En enkel reis begonnen we met het scheepsgebied en dat was eigenlijk een stukje reisvoorbereiding.*** wordt nogmaals gebeld ***. We doen er een hele hoop aan en toch kun je niet alles grijpen wat je zou willen.

Interviewer: Ik denk dat we daarmee wel kunnen besluiten dat we een soort advies uit dit gesprek kunnen vormen dat luidt dat we beter zouden moeten informeren of nog meer proberen de recreatievaart te bereiken met de informatie die u daarnet zei zoals hoe varen en

wat zijn de gevaren, hoe maak je een goede reisvoorbereiding en ze daarin ook actief te stimuleren op één of andere manier.

AvN: En vooral dat je bijvoorbeeld zegt van kijk en dat benadruk ik, dat is mijn advies, ga als jij een zeiljacht hebt, ga eerst ervaring opdoen op de Oosterschelde, Veerse meer of iets dergelijks, doe dat eerst een paar jaar en ga dan pas op de Noordzee of op de Westerschelde. Doe dat eerst en doe je reisvoorbereiding, weet waar je met bezig bent, doe eerst ervaring op en ga er dan heen. Uiteindelijk is dan de uitdaging niet zozeer meer om de goede te bereiken want dat kunnen we wel, niet zozeer meer om die reglementering aan te passen want een probleem los je niet op met extra regels en die is er uiteindelijk toch al voldoende, meer regels willen we eigenlijk ook niet. Ook niet zozeer om de watersport verenigingen te bereiken want daar zitten vaak de goede bij maar het is die individuele losse zeiler die op één of andere manier te bereiken en als jullie daar een idee over hebben dan hoor ik het graag.

Interviewer: Dat vindt ik wel een mooi advies en verbeterpunt om aan verder aan te werken.

Bijlage 5 Interview Port of Rotterdam

Interviewer: Ik ben Rob Leye, student aan de zeevaartschool in Vlissingen en in opdracht van Rijkswaterstaat zijn wij een onderzoek aan het doen naar de veiligheid van de recreatievaart. Daar heeft de haven van Rotterdam redelijk wat mee te maken omdat we in specifiek de relatie tussen beroepsvaart en recreatievaart willen onderzoeken. Uit statistieken blijkt dan ook dat de recreatievaarder het zeer veilig vindt, terwijl de beroepsvaarder net het omgekeerde zegt. We kijken naar het spanningsveld, en hoe jullie (Haven van Rotterdam) daarover denken en eventuele oplossingen om het in de toekomst beter te maken.

Ben van Scherpenzeel: Oké. Wij, niet zo zeer als Port of Rotterdam, maar in een reactie op de plannen die Rijkswaterstaat had om windturbines te zetten op de Noordzee hebben wij gereageerd door alle mensen die gebruik maken van de Noordzee, de nautische gebruikers te verenigen in het 'Scheepvaartadvies Noordzee'. Zo kunnen we met alle gebruikers met een eenduidig verhaal te komen waarom we bepaalde afstanden nodig hebben om de Noordzee veilig te gebruiken. En uit die discussies, waar er dus ook mensen bij zitten die zeilboten gebruiken, (op basis van de internationale collision regulations) hebben wij daarvoor afstanden gedefinieerd. Hoe is dat nu tot stand gekomen.

** haalt diavoorstelling boven **

Ons belang als haven, de reden dat wij hier aandacht aan besteed hebben is dat de scheepvaart onze klant is. En de klant, als die een schip huurt tekent die per clause voor het feit dat wij het schip naar een veilige ligplaats kunnen sturen. De zogenaamde 'safe berth'. En dat betekent dus ook dat de route ernaartoe veilig moet zijn. Ons belang als haven is dat ook dat schepen die hiernaartoe komen zich veilig voelen.

En wanneer voelt een schip zich veilig? Het minimum is dat het kan voldoen aan de Colreg's. dat is een absoluut minimum. De discussie begon dus met de windturbineparken, die in de eerste instantie benaderd werden als met dezelfde impact als een boorplatform. Maar wij vonden dat die een heel ander impact hadden op schepen dan een 'single object'. Er zijn meerdere objecten, waar dat een boorplatform er maar 1 is. De invloed op de navigatie is totaal anders. De 'general provisions for ships routing' is een IMO document, die geven dus richtlijnen voor het aanleggen van routing zoals verkeersscheidingsstelsels, deep water routes en noem maar op, die zegt dat ook. Dus als je een scheepvaartroute hebt, dan moet die minimaal de gebruiker in staat stellen om uit te kunnen wijken conform de Colregs. Met die Colregs in de hand zijn we gaan kijken wat we nodig hebben van elkaar om hieraan te voldoen, want hierin staan geen afstanden genoemd. Maar die hadden we wel nodig om vervolgens te komen tot de bepaalde minimumafstanden die we nodig hebben onder elkaar om dus aan de regels te voldoen. Colreg 15, scheepvaart moet uitwijken voor schepen die van stuurboord in komen, en als dat niet lukt en er moet voorkomen worden dat je vooroverloopt. Dus ook kleine vaart zoals zeilboten of werkschepen uit windmolenparken moeten wij voorrang verlenen. En als de bedoelingen niet helder zijn, met zo'n afstand tot een windturbinepark, dan hebben wij nog maar een optie: een rondtorn over stuurboord. En wat is vervolgens de ruimte die we daarvoor nodig hebben. En omdat die afhankelijk is van scheepslengte is die vastgesteld op 6 scheepslengtes. Ondanks dat de nieuwbouweis op 5 scheepslengtes staat hebben we toch voor 6 gekozen omdat niet alle schepen al voldoen aan deze

eis en omdat de stuurman enige tijd nodig heeft om over te schakelen van de automaat naar handsturen. Plus nog eens 500m marge omdat de stuurman niet “tot aan die paal gaat varen”, die moet de zekerheid hebben dat hij het kan redden. Dat hebben we gedaan voor het manoeuvre over stuurboord en over bakboord. Het verschil is natuurlijk dat wanneer je over stuurboord uitwijkt, dan ben je uitwijkplichtig, maar ga je eerst nog kijken wat de ander doet, op het moment dat het niet duidelijk is, dan pas maak je de rondtorn. Die zet je niet gelijk in. Voor bakboord is dat hetzelfde maar dan zet je hem gelijk in en ga je niet wachten.

Dus dat heeft ertoe geleid dat we kunnen zeggen dat we minimale afstanden willen hebben van scheepvaart tot de windturbineparken, omdat wij als scheepvaart de ruimte moeten hebben om uit te wijken voor de kleine vaart. Wij willen de ruimte hebben om ze te detecteren, te reageren, en uit te wijken. Ook voor een MOB-manoeuvere dezelfde rondtorn of met een black-out is die ruimte nodig.

En nu komt de pleziervaart. Die zegt dat zij niet in die scheepvaartroute willen zitten. Wij als scheepvaart hebben dat ook liever. De reden dat de pleziervaart zegt, “wij voelen ons al snel onveilig”, want zij zien ons, maar wij zien hen niet. Dus die afstandsbeleving is totaal anders. Voor hun beleving, als zij kunnen uitwijken met 50 meter, dat is voor hen meer dan voldoende. Wij hebben een heel andere massa traagheid, dus voor ons is die afstandsbeleving volledig anders. Dat is het cruciale verschil tussen hun beleving en onze beleving. Wij zijn eindverantwoordelijk voor het manoeuvre, want wij moeten voor hen uitwijken. Maar we hebben niet de ruimte om dat te doen. In hun beleving is dat anders, want voor hun manoeuvre is er voldoende plaats.

Daarom is dat platform zo goed, dat we met die partijen, tegelijkertijd aan tafel zitten om over die materie te praten en tegelijkertijd ook te komen met richtlijnen voor mensen die vergunningen moeten geven (zoals Rijkswaterstaat voor de Noordzee dat doet voor de windturbineparken). Want diezelfde ruimte tussen scheepvaartroute en windmolenpark moet er ook zijn voor de pleziervaart om daar hun ding te kunnen doen. Hier hebben we een situatie waarin het (zeil)schip voor de wind vaart, maar in een situatie waarin het schip moet opkruisen tussen de scheepvaart en de windturbineparken, is dat niet overbemeten, dat is redelijk krap zelfs. Want om de 2 mijl moet het schip alweer een slag maken.

Voor de kapitein die verantwoordelijk is zijn we dus op basis van die ‘general provisions for ships routing’ onze klanten tegemoet gekomen zodat zij zich veilig kunnen voelen als ze naar Rotterdam toe komen.

Interviewer: Dat is vooral met de ruimtelijke planning dat jullie zich bezig houden.

BvS: Ja, maar indirect ook van hoe verhoudt zich het veiligheidsgevoel van de man aan boord van de zeilboot tot de man die aan boord van het schip zit.

Interviewer: En in de haven van Rotterdam, houden jullie zich bezig met de pleziervaart? Is er veel pleziervaart?

BvS: Nauwelijks.

Interview: Dan kunnen jullie ook niet echt spreken over ‘near misses’ in de haven?

BvS: Heel weinig. Als een pleziervaarder ons gebied binnen vaart zijn ze gelijk onder VTS controle. Die sturen ze dan naar de zijkant van de vaarbaan toe. Zij mogen zowieso niet komen in havens, dus ze zitten alleen maar op de doorgaande riviervaart en dan zitten ze nog een keer aan de kant van het vaarwater waar grote scheepvaart geeneens kan komen doordat het daar te ondiep is. Wij hebben relatief weinig last van pleziervaart behalve bij Maasmond.

...

(Neemt er illustratieve zeekaart bij)

...

Dus dat is bij de aanloop van Rotterdam, er is een oversteekplaats voor pleziervaart. Dus die willen wij zeg maar vroegtijdig detecteren en vervolgens tracken om zeker te maken dat we tijdig advies kunnen geven aan dit bootje dat ie zeg maar voor of achter dit schip kan varen. (illustreert op een kaartje)

Interviewer: En dat wordt dan ook actief gedaan?

BvS: Ja, ieder bootje wordt begeleid. Omdat de horizonbeleving, niet alleen de afstandsbeleving, je zit laag bij het water als pleziervaart. Dus punt 1, ziet het schip veel later dan het schip jou ziet om mee te beginnen. De snelheden zijn niet te vergelijken. Dus juist die combinatie dat je denkt ‘er komt nog niks aan’ versus die langzame vaart. Ja, op het moment dat je hem wel ziet met die langzame vaart zit hij zo bovenop je. Dus we begeleiden ieder bootje dat hier wil oversteken. Maar dan moeten we wel vroegtijdig detecteren om te plotten en die andere boot te plotten. En dat kan alleen maar door tijdig hier (wijst aan op kaartje) een signaal op te pikken. Dus dan moet die radar surveillance buiten het blauwe gebiedje waar ze windturbines willen neer zetten goed zijn.

(Wijst naar Maas center boei) En we willen ook niet dat de scheepvaart hier gaat oversteken, want na dit punt begint ook die precaution area. Na dit punt gaan schepen continue koers wijzigen om loodsen af te geven of om loodsen op te nemen. Als je continue koers aan het wijzigen bent, krijg je dus een heel onrustig verkeersbeeld met dat pleziervaart er tussendoor gaat. Dat is levensgevaarlijk. Daarom hebben wij ook zwaar geageerd tegen het verschuiven van die oversteekplaats. Het feit dat wij vroegtijdig moeten kunnen detecteren, want dit is een geconcentreerde stroom van plezierbootjes, en dit is een geconcentreerde stroom van scheepvaart. Dat is de meest slechte combinatie.

Interviewer: Ja, inderdaad. En het is ook in het kader daarvan de scheepvaartroutes aangepast zijn dan? Of is dat in dit gebied niet het geval?

BvS: Neen, dat had hier geen relatie mee. Maar vorig jaar zijn inderdaad e scheepvaartroutes aangepast, en dat had ermee te maken omdat Rijkswaterstaat indertijd vergunningen had gegeven aan windparken die achteraf gezien totaal niet logisch waren.

Kort intermezzo naast het onderwerp

BvS: Dus dat is beetje het verhaal van ons als haven versus de pleziervaart en schepen onderling, maar ook met alle andere gebruikers van de Noordzee. Samen een beeld neer te leggen waarbij iedereen zich veilig voelt.

Interviewer: Uit andere gesprekken is eigenlijk ook wel naar voren gekomen. U zegt dat pleziervaart altijd stuurboord wal moet houden. Gebeurt dat dan ook daadwerkelijk? Wordt dat goed nageleefd?

BvS: Ja de kwaliteit van onze VTS – ik ben zelf altijd kapitein geweest op cruise schepen, en ik ben niet zo zeer Port of Rotterdam minded, want ik heb wereldwijd gevaren – maar die is erg goed hier. Als iemand significant afwijkt van de instructies die we geven hebben we de mogelijkheid om daar snel een patrouilleboot naartoe te sturen om die man alsnog te helpen (glimlacht).

Interviewer: Oke, dat is redelijk duidelijk. Dus het gaat dus eigenlijk vooral over het toenemend plaatsgebrek waar jullie op gereageerd hebben.

BvS: Ja vooral euhm, hier liggen de snelheden hoger. We hebben pas later contact met de recreatievaart. Dit is het meest kritische plek van onze haven (wijst naar haveningang), qua relatie pleziervaart - scheepvaart. Eens de schepen binnen zijn, de grotere schepen hebben ook allemaal loodsen aan boord en zijn ook meer bekend met de omstandigheden en die zien ook eerder die plezierbootjes en noem maar op. Die hebben ook rechstreeks contact met de VTS. Dus het is een wat meer gecontroleerde situatie. Helpt dat een beetje?

Interviewer: Ja, het is weer een andere kijk op de zaak. Hoe jullie het zien en dan kunnen we dat mee nemen in ons onderzoek.

Zijn er in de toekomst nog verbeteringen gepland op het vlak van de veiligheid van de recreatievaart of zeg u dat het eigenlijk wel goed is zoals het nu is?

BvS: We proberen vooral het huidige veiligheidsniveau vast te houden, en dat is al moeilijk genoeg doordat er veel druk op het gebied staat om dingen aan te leggen – windturbineparken enz. Dus dat proberen wij continue te verdedigen. We hebben al onze tijd en energie nodig om dat in goede banen te leiden. Dat is een beetje ons probleem. We worden overspoeld met allerlei ideeën van mensen die vanalles en nog wat willen ontwikkelen op zee. Daar hebben we onze handen vol aan om dat alleen al in goede banen te leiden.

Interviewer: Om die ruimte te behouden.

BvS: Ja. Als we dat kunnen vast houden zijn we aan het eind van het jaar weer blij.

Afsluiting van het interview door de interviewer met een bedanking en de vriendelijke uitnodiging van dhr. Van Scherpenzeel om opnieuw contact op te nemen wanneer er nog vragen rijzen.

Bijlage 6 Interview Watersportverbond

Interviewer: Stel u even voor aub.

KvdV: Ik ben belangenbehartiger voor het watersportverbond, recreatievaart en voor de doorvaarbaarheid windmolenparken.

Mijn achtergrond: Marof, stuurman geweest, en werk nu bij een universiteit.

Interviewer: In de visie van het watersportverbond, hebt u een zicht hoe veilig het is voor de recreatievaart?

KvdV: Ja, redelijk.

Interviewer: Hoe is het nu gesteld?

KvdV: Er gebeuren eigenlijk heel weinig ongevallen, met name in de binnenwateren. Dat waren ongeveer 5 dodelijke ongevallen – gezien vanaf de jaren '60. Aangezien de recreatievaart enorm is toegenomen is het behoorlijk veilig. Er zijn natuurlijk altijd klunzen bij, maar dat leidt niet meteen tot dodelijke ongevallen maar meer tot schade.

Interviewer: Gebeuren die ongevallen en klunzigheden in interactie met de beroepsvaart?

KvdV: Dat zijn dé gevaren. In dat geval spettert er wat plastic/ijzer maar verder gebeurt er niet veel. Maar op zee valt het erg mee. De gemiddelde recreant heeft wel enig ontzag voor de zee en zij varen vaak min of meer vaste routes. Af en toe gebeurt er op de Schelde eens wat, wat resulteert in een woordenwisseling met de loods en een aanmaning van de verkeersdienst.

Interviewer: De perceptie van veiligheid verschilt nogal tussen de verschillende partijen, dit blijkt onder andere uit onderzoekscijfers van Rijkswaterstaat.

KvdV: Mijn stelling is, naarmate je minder invloed kunt hebben op wat er gebeurt, je het als onveiliger beschouwd. Bijvoorbeeld een treinmachinist, wanneer er mensen langs de rails lopen vinden zij dit niet zo onveilig, dit in tegenstelling tot de treinbestuurder, want die kan niet uit de rails en kan niet meteen stoppen. Dit is vergelijkbaar voor loodsen die zich in een vaargeul bevinden. Diegenen die helemaal niets kunnen doen zijn de mensen van de verkeersdienst, maar dat is niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De meeste loodsen zeilen ook en die kunnen nog wat doen, maar de mensen op de wal kunnen bij wijze van spreken helemaal niets meer doen.

Interviewer: IJmuiden vindt het best meevallen.

KvdV: In Rotterdam zijn ze het er over het algemeen minst moeilijk, aangezien ze daar het meest meemaken. Ze zijn er heel praktisch. Bijvoorbeeld in Oostende zijn ze niks gewoon en in Zeebrugge doen ze niet zo moeilijk.

Mijn perceptie is dat ik het niet onveilig vind voor zeilers op zee, dat is toch voor recreatievaart een vreemd gebied. Je hebt die shipping lanes, maar helaas zie je steeds meer mensen van de

binnenwateren komen en die blijven vasthouden aan die reglementen. Alleen gaan de zeeschepen er dan aan gaan wennen dat de kleine schepen toch aan de kant gaan.

Interviewer: Is er dan een gebrek aan kennis ?

KvdV: Ja, dat is binnenvaartkennis en het is ontzag voor de grotere schepen. Denk erom, die zeeschepen hebben ook een roer. Daar komt nog bij dat zo'n zeeschip een andere vorm heeft dan de binnenvaartschepen. Ze zijn scherper voorop en als je er niet recht op zit dan schuif je er langs. Dan zie je ook dat er nauwelijks wat gebeurt (zie filmpje "aanvaring tussen zeiler en schip"). Die jachten varen om en bij de 6 knopen.

Interviewer: Op welke manier worden ongevallen/near-misses bijgehouden?

KvdV: Wij praten met de reddingsdienst, reddingsboten en we lezen ook de krant. Vanaf de zuidelijke Noordzee tot Rotterdam krijgen we duidelijk wat te horen als er iets is gebeurd. Er waren cijfers, maar die waren inclusief binnenwateren. Op drie jaar tijd zijn er acht mensen omgekomen. Het is ook enkel als er iets gebeurd, dat het argument om een vaarbewijs te behalen wordt bovengehaald.

Het is ten slotte een theoretisch examen en dat heeft weinig toegevoegde waarde voor de recreant, zeker niet op zee.

Interviewer: Als we dan even overgaan naar plaatsgebrek, met name windmolenparken.

KvdV: Voor Rotterdam was er eentje voorzien. Daar hebben we het uitvoerig over gehad omdat het voor ons ook lastig is om te zien wat er is en om zelf gezien te worden. Die nieuwe parken zijn een probleem. Wij zouden het veiliger vinden als de recreant erdoor zou kunnen varen. Door windmolenparken krijg je concentratie in de vaarlanen. De veiligheid op zee is gebaat bij de scheiding van verkeerssoorten. Als je onderweg bent moet je om die windmolenparken heen varen, het kost je zo een paar uur extra. De recreant heeft geen zin om in de duisternis te varen en daarom zou het onveiliger worden. Indien deze windmolenparken doorvaarbaar zouden zijn dan zorg je wel dat de verkeerssoorten gescheiden zijn.

Interviewer: **Korte uitleg over opbouw van vaarbanen door interviewer**

KvdV: De vrijheid vermindert en de actieradius wordt veel kleiner. Het zou goed zijn om windmolenparken doorvaarbaar te maken, ik ben een absolute voorstander. Wat is er onveilig aan? Iemand die zich daar in begeeft moet het vooral zelf weten en zichzelf niet in de problemen brengen. Een veiligheidszone rond een windmolen is wel nodig.

Er moet meer voorgelicht worden, en de eisen voor het vaarbewijs zorgen dat niet iedereen zomaar kan varen. Varen doe je samen houdt zich vooral bezig met de binnenwateren. Doorvaarbaarheid van windmolenparken moet gepaard gaan met voorlichting en zorgen dat de regelgeving eenduidig is in verschillende landen. (België – Nederland).

Interviewer: We kunnen stellen dat het goed gesteld is met de veiligheid en hier en daar wat verbeterpunten. Deze kunnen we oplossen met voorlichting, over plaatsgebrek –

windmolenparken – en de interactie met schepen valt best mee op dit moment, omdat de beroepsvaart er rekening mee houdt.

Bijlage 7 Interview Kustwacht Den Helder

Sjaco Pas is hoofd nautisch beheer bij de Kustwacht Den Helder en spreekt in naam van de Kustwacht en in eigen naam.

Interviewer: Hoe veilig vindt u het gedrag van de recreatievaarders?

SP: Uit een voorgaand onderzoek, dat in dezelfde lijn lag zoals dat van jullie, maar dan uitgevoerd door Marin uit Wageningen bleek dat er over het algemeen 600 incidenten per jaar plaats vinden met recreatievaarders. Daaruit blijkt, en dat stellen wij ook vast, is dat de **zelfredzaamheid** bij de recreatievaarders klein is. Dat sluit niet uit dat er ook veel goede recreanten op het water zitten, maar die komen niet naar voren in de cijfers. De zelfredzaamheid blijkt dan uit situaties waar bijvoorbeeld de goed opgeleide schipper onwel wordt en de vrouw of andere bemanning dan hulp in moet roepen omdat deze niet weten wat te moeten doen.

Daarnaast is er ook de uitrusting van de recreanten die vaak onvoldoende is. Waar de beroepsvaart wekelijks, maandelijks controles moet doen op basisveiligheidsmiddelen als vuurpijlen, vervaldata van reddingsvesten, vloten en dergelijke; zijn er voor de recreatievaart heel weinig regels omtrent de basisuitrusting.

De huidige polyester jachten worden steeds beter en groter gebouwd, maar tegelijk worden ze ook bereikbaarder voor de mensen. Dat zorgt ook voor meer recreatievaart op zee. Helaas wordt daarbij niet altijd gedacht aan de basisuitrusting van zwemvesten en vloten, onderhoud van de motor in de winterperiode...

Een ander voorbeeld is dat motorboten steeds verder uit de kust in problemen komen. Ze kunnen verder op zee doordat ze sneller zijn geworden, doordat de kwaliteit hoger en ze tegelijk betaalbaarder zijn geworden. Dat brengt hen zelfs buiten het marifoonbereik van de kuststations, en ze zijn er niet altijd van bewust dat dat ook buiten telefoonbereik is. Zo komen noodoproepen via relais binnen, hetgeen een reddingsactie niet vergemakkelijkt.

Uit de SOLAS V, wat voor jachten enkel maar een richtlijn is, valt trouwens wel af te leiden dat een goede voorbereiding en bijvoorbeeld iemand zoals de havenmeester of een familielid inlichten over de plannen ten zeerste aan te raden is. Echter is dat niet bij elke recreant bekend.

Het vaarbewijs is trouwens ook een punt wat voor discussie vatbaar is. De huidige vaarbewijzen zijn eigenlijk alleen maar voor BPR gebied. En dus niet voor op zee. Dat maakt dat weerssituaties en bijvoorbeeld stroming weinig gekend zijn door de gebruikers.

Dat is wat geldt dan veelal maar voor 1 persoon aan boord. Aan de rest van de bemanning worden geen eisen gesteld qua opleiding. Dit in tegenstelling tot de RYA opleidingen in het Verenigd Koninkrijk, die opleidingen voorzien voor beide, en specifiek voor zeegebieden. Mogelijks moeten we hier ook naartoe werken in de toekomst.

In de toekomst zou een verplichting van bepaalde uitrusting wel een goede verbetering zijn. Daarbij denk ik dan aan AIS. Wanneer je als klein vissersbootje of zeiljacht een AIS aan boord hebt die niet alleen ontvangt maar ook uitzendt wordt je al gezien vanop 25 mijl in plaats van visueel en radar soms op 2 mijl door de grote scheepvaart. Dat geeft meer tijd om te reageren, en kan dichtbij situaties voorkomen. Overigens is dat bij reddingsacties ook een groot voordeel doordat de exacte situatie gewoon afgelezen kan worden vanaf het MRCC of door de reddingsboot.

Een goed voorbeeld goede uitrusting zijn de grote zeilwedstrijden die georganiseerd worden. Daar worden strenge eisen qua veiligheid en uitrusting gesteld vooraleer je aan de start mag verschijnen. Waarom kan dat niet voor elke zeegaand jacht ingevoerd worden? Als meer mensen die zaken kopen, zal het ook automatisch de prijs dalen. Het lijkt me een goed idee dat internationaal betere richtlijnen uitgegeven worden, vanuit het IMO bijvoorbeeld. En dan kan je denk ik wel zeggen dat iedereen dat normaal zal vinden over een aantal jaar.

Nog een kleine toevoeging:

De afgelopen tijd moeten wij en de KNRM ook steeds meer uitrukken voor surfers en kite-surfers die in de problemen komen en niet meer zelfstandig naar het strand kunnen komen. De manier waarop hulp ingeroepen wordt kun je je wel vragen bij stellen. Het is in vele gevallen een collega surfer op het strand die de andere niet meer ziet terug komen, of gewoon niet meer ziet. Dan moeten we op zoek, zonder dat er echt een duidelijk gebied is. En dat maakt dat je bijvoorbeeld situaties krijgt dat je op zoek bent naar 1 surfer, maar daarbij ook nog een andere treft die ook in de problemen was gekomen.

Het (verplicht) bij hebben van kleine hulpmiddelen zoals een waterdichte rookpot, vuurpijl of een PLB (Personal Locator Beacon) is een kleine investering wat de veiligheid op het water sterk kan verhogen.

Interviewer: Hoe ziet u de interactie tussen de beroepsvaarder en de pleziervaarder?

SP: Wij van de Kustwacht voeren samen met onze partners ook regelmatig en voortdurend studies uit naar het verkeersbeeld op de Noordzee. Mede doordat de AIS niet verplicht is aan boord van de recreatievaartuigen is het voor ons moeilijk om daar informatie over te vergaren. Er is niet zo heel veel bekend over de verkeersstromen daarvan.

Wel is weten wij dat de overgrote stroom voor Noord-Zuid is gericht, en dat die vooral seizoensgebonden is.

Het verkeersbeeld is sterk verandert in de afgelopen jaren. In de positieve zin. Sinds de wijziging in de scheepvaartroutes voor de Nederlandse kust is het een stuk makkelijker geworden om schepen te volgen op hun traject, mede door vroegtijdige aftakkingen.

Maar dat verandert weinig aan het feit dat ook de *verkeersintensiteit* sterk is gestegen en verwacht baar nog gaat toenemen. En dat maakt het voor de recreatievaart wel lastig. Sommige weten niet altijd hoe hiermee om te gaan wanneer ze zo'n verkeersbaan moeten kruisen. Gelukkig doen de meesten dat wel op een goede manier, en wanneer ze naar Engeland oversteken dit doen vanaf de Belgische kust, is smaller en scheelt tijd. Er is meestal wel ruimte genoeg voor.

Interviewer: Is er volgens u sprake van een toenemend plaatsgebrek door het verplaatsen van verkeersbanen, aanleggen van windmolenparken en geeft dat aanleiding tot meer probleemsituaties?

SP: Er is voldoende ruimte om voor iedereen een veilige doorvaart te garanderen. Het is niet zo dat windmolenparken alle vrije plaats inpalmen, maar de vraag van het Watersportverbond om kleine bootjes toe te laten in een windmolenpark begrijp ik wel. Een belangrijke voorwaarde lijkt mij dan wel dat AIS verplicht moet worden voor de recreatievaart. Op die manier kunnen ze gevolgd worden en kan er makkelijker ingegrepen worden in probleemsituaties doordat de exacte locatie reeds bekend is.

Interviewer: Komen er vaak probleemsituaties voor tussen de beroepsvaart en de recreatievaart?

SP: Dat valt zeer goed mee. In 2013 zijn er geen meldingen gemaakt van aanvaringen. Het is nu gelukkig toch al enkele jaren geleden dat er nog een zeilbootje overvaren is door een beroepsvaartuig. Maar de near misses zijn meestal niet bekend!

Interviewer: Werkt de Kustwacht actief mee aan het verbeteren van de veiligheid?

SP: Wij doen dat eigenlijk alleen via onze partners. Zelf werken we niet aan het uitdelen van flyers of voorlichtingen over hoe de veiligheid verbeterd kan worden. We geven natuurlijk wel advies aan de partners zoals KNRM en Watersportverbond, maar het is hun taak om het naar de doelgroep te verspreiden. Tevens zijn wij adviseur naar ons beleidsbepalend ministerie.

Bijlage 8 Interview Port of Amsterdam

Interviewer: Ik ben Rob Leye, ik studeer in Vlissingen voor maritiem officier. In ons 3^{de} en 4^{de} jaar doen we een onderzoeksproject. Onze vraag luidt: "hoe is het gesteld met de veiligheid van de recreatievaart op de Noordzee." Uit een risicoanalyse van RWS blijkt dat ze niet zoveel weten over de recreatievaart. Het is aan ons om uit te zoeken hoe het daarmee gesteld is. Ze hebben al een gebruikerstevredenheidsonderzoek gedaan en nu zouden wij graag weten hoe de andere partijen hierover denken zoals verkeersposten, KNRM, loodsen, havenmeesters etc.

HA: Ik ben Herman Anker, ik ben hier nautisch adviseur bij het havenbedrijf Amsterdam, ik heb zelf ook gevaren. Daarna heb ik een tijdje in de operationele dienst gezeten hier bij het bedienen van de sluisen en de VTS post. Sinds 2000 ben ik hier manager.

Interviewer: Wat is uw taak als nautisch adviseur?

HA: Misschien weet je dat we nu met een nieuwe sluis bezig zijn, daar ben ik heel veel mee bezig. In mijn takenpakket zit ook de hoofdvaarweg en de IJgeul, dat moet gewoon goed lopen. Ik hou me ook bezig met het VSS, daarom stuur je waarschijnlijk ook je vraag naar mij toe.

Interviewer: Dat klopt.

HA: Verder hou ik mij ook bezig met het gebied tussen de pieren, de buitenhaven, het sluisencomplex, het Noordzeekanaal en het afgesloten IJ. Dat is mijn aandachtsgebied. En dan met name ook - er was een gevalletje- dat er een groot cruiseschip moest zwaaien bij het IJ en dat daar bijna een near-miss is ontstaan. Omdat die schepen natuurlijk behoorlijk lang zijn en ze hebben een enorme padbreedte. Als er dan ook een ander schip gebruik wil maken van die ruimte dan gaat het bijna fout. Maar daar moeten we dus rekening mee houden en daar ook afspraken over maken.

Interviewer: Die near-misses, komen die ook vaak voor in relatie met recreatievaart?

HA: Nee

Interviewer: Niet zo veel, of is daar niet zo veel over bekend? Als ik in de statistieken kijk, vind 2/3 van de zeevarenden dat de recreatievaarder niet weet wat hij doet. Ze zien het als niet veilig tot zeer onveilig en daarbij zien ze zelf wel near-misses. Als we kijken naar cijfers, dan zijn die overigens heel moeilijk te vinden.

HA: Het is natuurlijk wel dat de beroepsvaart verwacht dat de pleziervaart stuurboord wal houdt. En wat de beroepsvaart ook lastig vindt aan de recreatievaart is dat ze een onvoorspelbaar vaargedrag vertonen. Ik denk dat daar het probleem ook zit. De recreatievaarder houdt onvoldoende rekening met het feit dat de beroepsvaart hen oploopt. Als er recreanten in het midden van het vaarwater zitten, dan is dat heel vervelend voor de beroepsvaart. Dus dat is eigenlijk de situatie. Hier tussen de haven komt het ook wel voor dat er zeilschepen laverend naar buiten gaan en dat de recreatievaart denkt: "ik heb nog genoeg ruimte", wanneer de beroepsvaart denkt: "dat vind ik niet". Je weet het zelf ook wel, op een gegeven moment verdwijnt zo'n schip, vanaf de brug gezien. Dan is het gewoon een linke situatie voor

de beroepsvaart. Vanaf de recreatiekant denken ze wellicht dat ze er nog eens voorlans kunnen, dit met de mentaliteit: "Ik zie hen, zij zullen mij ook wel zien". Maar dat is niet altijd zo.

Interviewer: Ja dat klopt, maar dat is dan vooral door de onwetendheid van de recreatievaarder?

HA: Ja

Interviewer: Over het algemeen, hoe zouden jullie het als verkeerspost kunnen stellen. Is het behoorlijk veilig, in de situatie tussen beroepsvaart en recreatievaart, of denken ze hier boven toch echt vaak van, neem nu 6 op de 10 die uit vaart die weten ... (Dhr. Anker neemt het woord over)

HA: Kijk, weet je wat het is, de verkeersleiders zien beide vaartuigen. Dan zullen ze ook wel zien dat het best meevalt (met de onderlinge afstand). Maar omdat de beroepsvaart de recreatievaart wellicht niet meer ziet vanwege een dode hoek, denkt de beroepsvaart daar anders over. Dan moet de verkeersleider niet zeggen: "ach, je hebt ruimte zat, het gaat allemaal goed." Ik denk ook niet dat dit een goeie ontwikkeling is. Ik denk dat er veel meer energie moet gestoken worden in het feit dat de recreatievaart zich goed bewust moet worden van de gevaren en hoe het aan boord van een zeeschip wordt ervaren.

Interviewer: Hoe zouden we dat kunnen organiseren? Is dat dan via opleiding of omdat puur de recreant niet voldoende tijd in z'n hobby steekt?

HA: Dat zou misschien wel kunnen. Rijkswaterstaat heeft veel projecten, zoals "varen doe je samen". Ik denk dat daar de mogelijkheid ligt om de recreatievaarder veel bewuster te maken, dat de scheepvaart om zich heen zich niet altijd bewust is van de gevaren die de recreant loopt. Volgens mij is het daar dat je het moet zoeken hoor, Rob.

Interviewer: Zoals we het ook wel merken wordt de ruimte steeds kleiner. Niet alleen in de havens, maar ook op zee, onder andere door de toenemende windmolenparken. Ik weet niet hoe het hier in elkaar zit?

HA: We hebben er hier twee liggen en een derde is in aanbouw.

Interviewer: Zou dat ook één van de probleempunten kunnen zijn, het gebrek aan ruimte?

HA: Momenteel zijn de windmolenparken niet doorvaarbaar en er mogen geen recreatievaartuigen doorheen. Dus de recreant wordt naar de vaarbanen gedwongen waar ook de beroepsvaart gebruik van maakt. Als de recreant zich dan hetzelfde opstelt zoals ze hier in de binnenwateren doen, midden in het vaarwater varen, niet aan de kant gaan, niet achteruit kijken, geen goede uitkijk houden, dan loopt dat niet goed af.

Interviewer: Dat plaatsgebrek is dan wel een probleem aan het worden ?

HA: Ik denk dat de recreatievaart wel meer gedwongen wordt naar de ruimtes waar ook de beroepsvaart gebruik van maakt.

Interviewer: Wordt daar over nagedacht - hier in de regio - om daar een oplossing voor te vinden?

HA: Wij hebben daar niet zo veel in te zeggen over die windmolenparken en de doorvaarbaarheid er van. Ik denk dat het wel een goeie ontwikkeling is. Alhoewel, aan de andere kant, als er dan een probleem ontstaat met een recreant, dan moet je zien dat de hulpvaartuigen er bij kunnen. Dan heb je veel meer objecten en dus veel meer kans op een ongeluk.

Interviewer: Algemeen gezien, is het natuurlijk ook fijner voor de recreatievaarder dat hij meer ruimte krijgt. En dat hij minder rekening hoeft te houden met die grotere schepen. Dan moet de recreant natuurlijk die ruimte krijgen.

HA: Dat ben ik met je eens. Maar aan de andere kant ga je hen op zee de volle ruimte geven, daar kunnen ze doen en laten wat ze willen. En eens ze in een havengebied komen, hebben ze die ruimte daar niet en dan gaan ze zich gedragen zoals ze deden in die grote ruimte die ze op zee ter beschikking kregen. Mijns inziens zit het veel meer in de opvoeding van die schepen. Het bewust worden van, "jongens, we zijn maar een klein bootje tussen die grote schepen". Volgens mij is het mogelijk dat zowel de recreant als de zeeschepen van dezelfde shipping lane gebruik kunnen maken.

Interviewer: Zou het dan kunnen helpen om eventueel de regels nog strenger te maken, of eventueel aan te passen, nu heeft de recreant bijna niets nodig om te gaan varen.

HA: Volgens mij zijn de aanvaringsregels duidelijk. Maar het is gewoon de bewustwording aan boord van zo'n zeiljacht. "Hou er rekening mee, ik ben hier niet alleen".

Interviewer: Wat zou er dan kunnen helpen om een vaarbewijs te halen? Want dat is niet verplicht voor die kleine bootjes.

HA: Inderdaad. Weet je wat je dan wel weer hebt. Want dat hoor je dan ook weer over de binnenwateren. In theorie is er een vaarbewijs maar in de praktijk weten ze nog niets. Volgens mij moet je het gewoon in de praktijk meemaken dat op een gegeven moment een groot schip jou niet meer ziet. Althans, dat moeten ze eens een keertje zien of meemaken en dan gaat er misschien een kwartje vallen bij iemand. Zoals je zegt, een vaarbewijs is prima in theorie, maar daarnaast is er ook praktijk nodig. Als je ziet, vorig jaar zijn toch een paar jachtjes overvaren op de binnenwateren. Dus een vaarbewijs is prima, maar ook praktijk er bij. Dat zou ik een veel betere oplossing vinden.

Interviewer: Het zou wel meer helpen om bvb met het vaarbewijs een soort casestudies te behandelen?

HA: Met het examen bedoel je?

Interviewer: Ja, of in de opleiding bijvoorbeeld, waar het is fout gelopen, zoals het op de zeevaartschool gebeurd in verband met het BVA. Het zou ook kunnen helpen bij de recreatievaart.

HA: Ik vraag me ook af, want zeker met die dode hoek waar we het net over hadden. Daar wordt door “Varen doe je samen” ontzettend veel aandacht aan besteed, maar kennelijk landt dat niet bij de recreanten.

Interviewer: Maar varen doe je samen is ook veelal op de binnenvaart gericht.

HA: Maar dat is toch dezelfde situatie. Op een gegeven moment komt een schip aanvaren, er gaat een jachtje voor hem, bvb midden in het vaarwater. Vanuit het jachtje wordt niet achterom gekeken en zijn ze niet bewust dat er een groot binnenvaartschip of een zeeschip dichterbij komt. Er wordt niet aan de kant gegaan dus volgens mij creëren ze zelf de gevaarlijke situatie en daar zouden we wat meer aan moeten doen. Naar mijn idee is de situatie binnenvaart - dus “varen doe je samen” - ook van toepassing op de zeevaart.

Interviewer: En de communicatie tussen schepen, tussen de recreatie- en de beroepsvaart, heeft u daar een zicht op?

HA: Dat weet ik niet. Sowieso, een marifoon is niet verplicht als ik me het goed herinner. De ervaring die wij hier al hebben is dat de marifoon enerzijds niet aan staat, of die ligt in de kajuit buiten gehoorsbereik dus men hoort het niet. Dat is wat we allemaal meemaken hier.

Interviewer: Als ik even samenvat, er is een plaatsgebrek, de kennis van de recreant die ontbreekt over hoe het is aan boord van een zeeschip. Zijn er nog andere problemen die jullie vaak zien opduiken met de recreatievaart?

HA: Wat ik net zei, over dat laveren, tegen de wind in laveren.

Interviewer: Hebben jullie vaak problemen met ongevallen?

HA: Zo veel ongevallen gebeuren hier niet. Wat zal ik daar van zeggen, ongevallen gebeuren hier niet zo heel veel. Te meer omdat er aan boord van zeeschepen altijd een loods aan boord is binnen het havengebied, dus die weet welke wegen te bewandelen om de attentie van een jacht te krijgen. Dit via de verkeersdienst of met attentiesignalen, dat lukt allemaal nog wel. Maar of dat zeg maar op zee echt gebeurd, dat vraag ik me nog af. Dat zou een goeie maatregel zijn, moesten alle recreatieschepen ook een marifoon aan boord hebben. En dan wel bij het stuurhuis.

Interviewer: Zijn er naast de opleiding nog punten waar het verbeterd zou kunnen worden, bijvoorbeeld scheiding van de vaarwateren. Wordt dat hier in de buurt ook toegepast?

HA: We hebben hier wel een VSS. Maar daar is sowieso niet voorzien in een nevenvaarwater voor de recreatievaart. Omdat de ruimte onder andere door die windmolenparken vrij beperkt is. En aan de andere kant kan de recreatievaart best wel gebruik maken van het VSS, als ze maar aan de kant blijven, zodat de zeevaart de ruimte heeft.

Interviewer: Die hebben natuurlijk de meeste ruimte nodig.

HA: Dus dat is zoals ik er naar kijk.

Interviewer: Dat is duidelijk.

HA: Hoe kijkt de kustwacht daar naar?

Interviewer: Die zullen we volgende week interviewen.

HA: En hoe denkt Rotterdam er over?

Interviewer: Die komen ook volgende week aan de beurt. Dan zullen we zien hoe het daar loopt. Ik denk dat de situaties ongeveer vergelijkbaar moeten zijn.

HA: Rob, dit is een studie voor zee en delta. Daar komt ook iets van advies uit?

Interviewer: Ja, het is de bedoeling dat we aan de hand van de cijfers die we vergaren en aan de hand van de ervaringen uit interviews dat we daar een advies uit voortbrengen, hoe we de recreatievaart veiliger kunnen maken. Want als men kijkt naar cijfers van de KNRM - die toch de meeste reddingsacties uitvoeren op de Noordzee - dan blijft dat redelijk stabiel de laatste jaren. Er zijn natuurlijk ook veel technische problemen waar ze voor uitrukken maar ook de ongevallen, waarvan recreatievaart onderling, die blijven ook stabiel.

Hoe zouden we dat kunnen verbeteren, dat is toch de grote witte vlek voor Rijkswaterstaat. Er is nog niet veel over bekend. Wij hopen ze daar iets in bij te brengen.

HA: Echte registraties van near-misses, tussen zeevaart en recreatievaart, die hebben wij natuurlijk niet. Wel zeevaart onderling en binnenvaart.

Interviewer: Maar dat is wellicht omdat die weinig voorkomen of omdat die niet de moeite zijn om te registreren?

HA: Nou, het is ook belangrijk, een paar jaar geleden is in Amsterdam een recreatievaartuig overvaren door een binnenvaartschip. Volgens mij kreeg de recreant motorproblemen en zat hij ook in de blinde sector van het binnenvaartschip. Dat zijn wel heftige dingen.

Interviewer: Zo'n zaken moet je kunnen vermijden natuurlijk. Het blijft een moeilijk onderwerp ook.

HA: Ik weet niet precies hoe het in elkaar zit met bijvoorbeeld het aan boord hebben van een marifoon.

Interviewer: Ik neem aan dat dit op de binnenwateren wel verplicht is. Dat heb ik vorig jaar ervaren toen ik de "staande mast-route" deed.

HA: Ik huur zelf ook wel eens een motorjacht. Ik krijg niet altijd een marifoon mee van de huurder. Maar toen ik zei dat ik ook een marcom-certificaat had, toen was het goed. Dan is het wel handig als je een brug of een sluis moet oproepen.

Interviewer: Inderdaad, maar ook qua onderlinge communicatie tussen schepen is het handig.

HA: Toevallig kan ik het me nog herinneren dat we bij een sluisje kwamen aanvaren en iemand op een surfboard ging net voor me langs, niet kijkend. Hij had echt helemaal geen idee dat ik daar voer. Door vol achteruit te gaan kon ik hem uiteindelijk nog ontwijken.

Interviewer: Er wordt soms iets te veel geredeneerd zoals er op de openbare weg wordt gedaan. De auto en de zwakke weggebruikers. De zwakke weggebruiker heeft voorrang. Maar op het water ben je natuurlijk niet even wendbaar als op de begane grond. Dus we zouden moeten proberen om een gedragswijziging te bewerkstelligen.

HA: Ja, het is inderdaad de bewustwording bij de recreatievaarder die moet veranderen.

Interviewer: Dat is een opdracht.

HA: Bij deze opdracht zit er geen kleine visserij bij?

Interviewer: U bedoeld de recreatievisserij dan ?

HA: Nee, we hebben hier heel veel kleine vissersschepen zoals een bootje dat hier nu aankomt. Die kunnen ook levensgevaarlijke capriolen uitvoeren. Maar dat zit niet in dit onderzoek?

Interviewer: Wij aanzien het als beroepsvaart.

HA: Het is ook beroepsvaart

Interviewer: Ja, doen die ook vaak vreemde dingen?

HA: Die doen hele stomme dingen. En ook weer, een perceptie dat ze ruimte zat hebben en dat een groot schip ze bijvoorbeeld aan bakboord ziet en dan verdwijnt de visser plots en dan gaan beide schepen op een paar honderd meter langs elkaar heen waar de visser denkt dat hij nog genoeg ruimte heeft. Maar zo wordt dat niet ervaren op het zeeschip.

Interviewer: Ja, klopt. En nochtans zijn deze vissers wel opgeleid om te varen.

HA: Ja, nou, daar lijkt het af en toe helemaal niet naar. Dan komen ze bijvoorbeeld hier voor de havenmond langs varen, en dan komt er zo'n schip (zeeschip) – zoals er nu één binnenkomt -en dan gaan de vissers daar vlak voorlangs, om daarna rond te gaan en terug te keren. De meest gevaarlijke capriolen halen ze soms uit. We willen een verboden visgebied voor de havenmond instellen. Je zou eigenlijk willen dat die mensen bewust zijn over de dingen die ze doen. En of dat nou van de recreatievaart komt of van een klein vissersschip. Er zijn vissersschepen die zeggen dat de visvangst het belangrijkste is voor hen en de rest zien ze later wel.

Interviewer: Dan kunnen ze nog vaak het BVA in hun voordeel halen.

HA: Ja goed, maar dan is het ook zo dat ze ruimte moeten geven aan geulgebonden schepen. Gekke capriolen.

Interviewer: Dat is moeilijk te verstaan want de vissersschepen blijven hier eigenlijk vaak in de buurt en die kennen de situatie hier dan toch.

HA: Ja maar, weet je, die vissers varen uiteraard waar vis zit. En of dat hier voor de havenmond is, of waar ruimte is, dat maakt niet uit voor hen. Ze varen waar er vis zit. En dan worden ze soms opgeroepen door de verkeersleider waarna er geen reactie komt door de visser. Daarna gebruiken ze als excuus dat ze even aan dek bezig waren, want het net zat vast of een andere verklaring. Dus ze hebben wel communicatiemiddelen, maar ze gaan gewoon daar waar ze even nodig zijn. Ze gaan gewoon van hun post af.

Interviewer: Terwijl er altijd een uitkijk moet zijn.

HA: Ja, in theorie moet dat, maar dat is op de visserij niet zo.

Interviewer: Ok, dan denk ik dat we rond zijn. U heeft een redelijk compleet beeld gegeven. Bedankt daarvoor.

HA: Graag gedaan!

Bijlage 9 Interview Haven van Breskens

Interviewer: Hoe veilig vind u het gedrag van de recreatievaarder?

RvA: Ik denk dat het vrij veilig is en zeker de recreatievaart hier op de Schelde en de Noordzee omdat het over het algemeen mensen met ervaring zijn. Er is hier ook een “barrière”, ergens bij Vlissingen ligt deze en sommige mensen zijn al terughoudend om de Westerschelde over te steken met al die scheepvaart. Tot daar varen mensen die afkomstig zijn van het Veerse meer om eventueel een dagje te gaan shoppen en verder dan die “barrière” waar we het eerder over hadden gaan ze niet. Natuurlijk zijn er altijd wel van die personen die zich van geen kennis bewust zijn en die zeg maar met een blinddoek voor de ogen de Schelde oversteken maar dat heb je op de weg uiteindelijk ook. Maar naar mijn persoonlijke mening is het vrij veilig. Ik hoor ook van passanten dat er weinig near misses op de Noordzee plaats vinden, ook met betrekking tot het oversteken van verkeersscheiding stelsels en dergelijke. Iedereen weet wel tegenwoordig hoe dat volgens de regels hoort gedaan te worden.

Interviewer: Hoe ziet u de interactie tussen de beroepsvaarder en de pleziervaarder?

RvA: Dat gaat wel maar het probleem is dat de pleziervaarder slecht uitluistert. Dat hoor je hier ook vaak, een loods of de verkeerscentrale roept een bootje op, zeker hier op de rede wanneer ze aan het over steken zijn en er komt gewoon geen antwoord. Een hele hoop boten hebben wel kanaal 14 op staan of het blokkanaal dat van toepassing is maar de installatie is dan weer geplaatst onderdeks. De recreatievaart is niet gewend om uit te luisteren naar iets wat ook op hun van toepassing kan zijn zoals de zeevaart dat wel is. Zelfs als het dan wel te horen is missen ze soms wel eens een oproep. Het uitluisteren kan wel wat verbetering gebruiken.

Interviewer: Iets gelijkaardig is ook ter sprake gekomen in voorgaande interviews, dat de recreatievaart niet oproept of ze luisteren niet voldoende uit of ze roepen te veel.

RvA: Te veel roepen komt hier niet voor, dat gebeurt netjes. Ze melden dat ze oversteken naar Breskens en dan krijgen ze een vriendelijke respons van de man op de radarpost maar dat melden is niet verplicht hier. Wat wel verplicht is is het uitluisteren. Als al die bootjes die buiten varen gaan oproepen op een mooie dag dan wordt dat gewoonweg te veel. Terwijl in Terneuzen willen ze graag dat je oproept als je voor de West-haven vaart en degene die daarmee bekend zijn die doen het dan ook allemaal. Degene die hier oproepen om over te steken zijn meestal de onbekende maar het is altijd beter dan onzeker te handelen. Maar zoals eerder gezegd kan het uitluisteren beter. Ook uitkijk houden is een hot item, mensen verliezen hun concentratie of ze komen van de overkant en tegen dat ze hier aankomen zijn ze toch moe. Evenals uitluisteren kan ook uitkijk houden beter. Maar ik hoor over het algemeen weinig near misses.

Interviewer: En zou reisvoorbereiding ook verbeterd kunnen worden?

RvA: Reisvoorbereiding is altijd iets dat continue de aandacht moet hebben ook in de grote scheepvaart. Vroeger werd er enkel een koerslijn getrokken in de kaart en daar bleef het zowat bij maar tegenwoordig moet het allemaal voorbereid worden en niet enkel van loods tot loods maar van berth to berth. Voor het algemeen wordt het heel formeel gedaan maar je ziet ook mensen over de kaart gebogen en te plannen waar ze de volgende dag naar toe gaan en dat is toch ook een vorm van reisvoorbereiding. Reisvoorbereiding zal altijd aandacht vragen en dat zal niet veranderen. Maar ik denk niet dat dit een speciaal punt is dat de veiligheid aangaat.

Interviewer: Ziet u vaak incidenten voorkomen in uw gebied? En welke oorzaak zou daar aan ten grond kunnen liggen?

RvA: In dit gebied is zowat het enige dat wij zien het volgende: een bootje komt overgestoken rechtstreeks vanuit Vlissingen en ze loopt hier op het kopje van de plaat. Dan vergeten ze dat er nog een rode boei ligt die ook aan de bakboord zijde gehouden dient te worden. Daar letten ze niet op en als ze het echolood op hebben staan zie je het ook gebeuren want glooiend neemt de diepte af. Dat zijn gewoon domme incidenten, dan wordt er een reddingboot gevraagd en die trekt het bootje van de plaat en dat levert soms ook weer schade op. Over het algemeen valt het best wel mee en als het slecht weer is blijven een hele hoop boten ook gewoon binnen liggen hoor. Als het hier windkracht 5 uit het zuidwesten waait, wind waarmee je eigenlijk toch goed kan zeilen dan blijven een hele hoop boten, met kinderen aan boord, toch binnen liggen. Bij havens zoals Oostende en soort gelijke gebeurt het wel eens dat er sommige jachten naar binnen lopen vlak voor een binnenkomend zeeschip. Dan hebben ze niet goed gekeken naar de getoonde lichten en uiteindelijk wordt dat dan een near miss. Bij Zeebrugge is het geen probleem daar meld iedereen zich altijd, dat is ook echt wel een grote haven en daar lopen zeeschepen constant in en uit. Dat is op zich zelf al afschrikwekkend. Maar ik moet zeggen van afgelopen zomer, hier op de zuidelijk Noordzee, dat ik weinig incidenten heb zien plaatsvinden.

Interviewer: De near misses worden die ergens verzameld?

RvA: Nee, die near misses waarover ik het heb daar hoor ik over in de haven en die worden nergens genoteerd. Ze hebben geen ISM systeem waarmee je de near misses kunt rapporteren, daar zijn jachten niet voor uitgerust. Natuurlijk als zo'n voorval wordt waargenomen door een verkeerscentrale dan worden er wel aantekeningen over gemaakt. Zij moeten dat wel weten als het is opgefallen op de radar of als ze een rapport van een loods krijgen. Dat moet zo tegenwoordig.

Interviewer: Klopt, dat is ons ook verteld in het GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit). Die situaties worden genoteerd en die staan dan in de algemene verslagen, daarna is het wel moeilijk om er dan mee aan de slag te gaan.

RvA: Dat is niet enkel me de recreatievaart maar ook met de binnenvaart, dan praat ik net over de Schelde hoor en dat is nu een hot item. Ze willen de binnenvaart en de zeevaart ook scheiden. Binnenvaart en recreatievaart aan de ene kant en zeevaart aan de andere. Daar is de recreatievaart niet zo blij mee want als de binnenvaart ook al die fietspaden gaat nemen dan komen ze weer bij de pleziervaart terecht. Hier heb je die binnen buiten boten, die op en neer varen tussen Antwerpen en Zeebrugge met containers, en die varen hier *** toont op de kaart aan waar *** ten zuiden van de groene tonnenlijn van de Wielingen. Dit is een heerlijk ruim gebied om te zeilen, te kruisen en om relaxed te varen en dan komt er zo'n redelijk fors containerschip aan voeren. Je kan het natuurlijk niet verbieden want het is vrij maar persoonlijk zie ik toch liever dat deze soort schepen gewoon in de boeien lijn varen. Dan moeten ze iets omvaren en zeker als ze dan stroom tegen hebben want hier *** gebruikt de kaart voor verduidelijking *** loopt minder stroom. Dat is wel een punt en ik heb het al eens naar voren gebracht dat het door dergelijke zaken het steeds vaker gaat voorkomen dat de binnenvaart en pleziervaart elkaar gaan tegenkomen.

Interviewer: In het document dat u eerder deze week had opgestuurd las ik iets gelijkaardigs me de windmolen parken.

RvA: Ja klopt als je hier ziet *** wijst op de kaart *** is de Thorntonbank met de bij horende boeien er omheen en ook in België is het verboden om er doorheen te varen, in Nederland trouwens ook. Maar de route naar Harwich die loopt hier precies overheen, nu is dit geen probleem om er omheen te varen maar als je even verder zit op zee dan heb je hier al die scheepvaartroutes. Die windmolenparken zijn ze ook aan het plannen vlak naast de scheepvaart routes dus dan hou je eigenlijk maar een beperkte ruimte

over voor de pleziervaart. Het is daarom dat het watersportverbond en ook nog wat andere organisaties het varen in die windmolen parken vrij willen zien voor schepen kleiner dan 24 meter.

Interviewer: Dus zoals het is georganiseerd in Engeland?

RvA: Inderdaad, in Engeland mag men er zo dwars doorheen (schepen kleiner dan 24 meter) varen behalve wanneer die onder constructie is, dan is het uiteraard verboden maar dan varen er meestal ook van die safety standby boten bij en dan wordt je vanzelf wel weg gestuurd.

Interviewer: En zou dat dan geen extra problemen op leveren wanneer er nu een ongeval gebeurt en er moet bijvoorbeeld een evacuatie plaatsvinden met een helikopter?

RvA: Ja voor een helikopter, maar die staan redelijk ver uit elkaar maar dat zou ik niet weten wanneer een helikopter er tussen kan komen. Maar dan moet je zorgen wanneer er een ongeval gebeurt, bijvoorbeeld dat er iemand de giek tegen zijn hoofd heeft gekregen dat er buiten de windfarm wordt gevaren waar er ruimte is. Er kan ook wat gebeuren dat hij hier *** gebruikt de kaart voor verduidelijking *** een motorstoring krijgt en er loopt een zuid gaand getij dat hij er ook gewoon in drift bij wijze van spreken, dat is toch altijd een punt dat je niet kan voorkomen. Er is een discussie over de dekking van de radar, als zo'n bootje tussen door al die windmolens voert, die palen geven allemaal echo's op de radar en ze zien dat schip niet, dan komt er opeens een jachtje uitzetten en als de traffic lane er dan ook nog eens vlak naast loopt dan kunnen ze het niet in de gaten hebben. Misschien dat AIS in de toekomst ook voor jachten verplicht wordt maar dat wil je dan ook niet zien op je elektronische zeekaart op een mooie dag want dan staat die ook bol van de informatie. Maar mijn ervaring bij de Engelse kust zegt dat je door die windmolenparken makkelijk door kan zeilen want ze staan ook niet naast elkaar, daar is ook een bepaalde afstand tussen gehouden voor wind toestroom en om de optimale prestatie te kunnen leveren. Of je daardoor ook moet kunnen korren is natuurlijk weer wat anders want er lopen kabels over de bodem maar als je het echt over de recreatievaart hebt dan zou dat moeten kunnen. Maar dat is op het ogenblik nog een punt van discussie.

RvA: Kijk *** Wijst op de kaart scheepvaart routes aan *** om de scheepvaart routes over te stekken dat doen ze wel zoals het hoort, loodrecht dus. Dat is geen probleem, inmiddels is het wel bekend zo snel mogelijk over te steken. Waar ik ook altijd de nadruk op leg wanneer ik een lezing geef is om niet voor schepen over te lopen, ga er achterlangs want je vergist je altijd in de snelheid. Maar ik moet zeggen dat de recreatievaart wat hier vaart, die zijn allemaal redelijk ervaren, dat die zich wel aan de regels houden.

Interviewer: Is het toenemende plaatsgebrek een bron voor probleemsituaties?

RvA: Ja hier op de zuidelijke Noordzee valt het allemaal wel nog mee maar ik denk dat op dit ogenblik nog niet voor probleemsituaties zorgt. Maar als het zo doorgaat zoals gepland zal het wel een probleem worden. De route van Scheveningen naar Oostende loopt hier zo langs de kust en dat is eigenlijk heel vrij, een beetje binnen die 12mijl en daar gaan ze nog geen windmolenparken bouwen maar soms komen ze wel eens bij dit molenpark *** duidt deze aan op de zeekaart *** en dan moeten ze daar wel omheen varen maar een echt probleem is het nog niet.

Interviewer: Maar eventueel later zou dit een probleem kunnen worden?

RvA: Ja als ze vlak naast die scheidingstelsels nog wat meer windmolenparken gaan bouwen dan kan het inderdaad een probleem gaan worden. Wat je ziet en dat ik ervaar, ik ben zelf ook wedstrijdorganisator, dat een heleboel goede plaatsen om te zeilen en ook wedstrijd vlaktes vrij van alle schepen in beslag

worden genomen door allerlei activiteiten. Wij hebben hier onze wedstrijd bank, dat doen we op de Vlakte van de Raam, daar liggen we buiten de scheepvaart. We varen dan op de motor of zeilen daarnaar heen maar wat hebben ze nu in augustus gedaan, ze hebben daar een stel meetframes geplaatst *** duid aan op de kaart waar *** met boeien er omheen dus dan wordt dat ook weer in beslag genomen. De boeien lagen er wel keurig dicht omheen maar je moet wel weer een amendement maken op de wedstrijd bepalingen dat je niet tussen die boeien mag varen want anders varen ze er met hun kielen bovenop. Ook op de Oosterschelde heb je buiten de betonning een hoop ruimte om te zeilen, maar daar zijn mosselzaadinvanginstallaties geplaatst dus op plaatsen waar je eigenlijk vrij kan varen zetten ze dan dergelijke installaties neer. Dat is goed voor de economie maar op zo'n manier wordt de recreatievaart toch behoorlijk bedreigd. De tendens is om al het open water toch maar te gebruiken en dan blijft uiteindelijk enkel de hoofdvaarwateren beschikbaar.

RvA: Je ziet heel duidelijk dat de ruimte om te varen beperkt gaat worden maar nu is het nog geen probleem maar als de huidige plannen doorgaan dan wordt het uiteindelijk wel een probleem.

Interviewer: Hoe kan de situatie verbeterd worden? Eventuele verbeterpunten?

RvA: De verbeterpunten die ik nu zeg en dan hebben we het specifiek over windmolenparken is gewoon de doorvaart vrij te houden. Men moet ook oppassen voor over reglementering natuurlijk. Ik ben ook van mening wanneer zo bijvoorbeeld mosselzaadinvanginstallaties, oesterbroedplaatsen, windmolenparken of meetframes plaatsen buiten de bestaande betonning dat ze daar goed overleg over moeten voeren met lokale vereniging, watersportverbond of met de organisatie van de recreatievaart.

Interviewer: Dan denk ik dat we hier het interview kunnen afronden, bedankt voor uw tijd.

RvA: Graag gedaan.

Bijlage 10 Interview KNRM

JvdL: Ik heb een tijd gevaren en toen ik gestopt ben met varen ben ik hier in Vlissingen komen werken bij Rijkswaterstaat en daarna als vrijwillig schipper op Neeltje Jans bij de KNRM, een poosje later kwam er een functie vrij als operationele inspecteur. Dus nu ben ik inspecteur voor alle stations vanaf Hoek van Holland tot Cadzand.

Interviewer: Dan heeft u wel een aardige kijk wat er verloopt langs de Nederlandse kust want we zijn begonnen met de jaarverslagen van de KNRM door te nemen en daar staan natuurlijk wel reddingen in maar dat zijn vrij algemene cijfers. Wat ons is opgevallen is dat het vrij gelijk blijft maar is er toch ergens een tendens waar te nemen in de acties die jullie doen? Wat er specifiek meer naar voor komt de laatste jaren?

JvdL: Wat je ziet is een golfbeweging die mee gaat met de economie, en dat is altijd zo. Dus in tijden dat je wat recessie hebt, zoals we nu hebben, dan kom je wat vaker incidenten tegen door gebrekkig onderhoud. Dat merken we maar dat leggen we niet vast, verstopte filters, gebroken verstaging, dat soort zaken. In het voorjaar heb je heel vaak incidenten waarbij schepen die vanuit hun winterstalling komen verstopte filters krijgen wegens gebrek aan onderhoud en vaaruren.

Interviewer: Als we dan specifiek gaan kijken naar de interactie tussen beroepsvaart en de recreatievaart, hebben jullie daar veel ervaring mee qua ongevallen die gebeuren?

JvdL: Voor beroepsvaart zijn het over het algemeen medische zaken zoals medische evacuaties vanaf de ankergebieden of vanaf viskotters terwijl voor de recreatie het vaak technische storingen zijn of aan de grond lopen.

Interviewer: Maar echte ongevallen waarbij beide partijen betrokken zijn die komen weinig voor?

JvdL: Ja klopt, je hoort maar zelden dat er een aanvaring is met een zeeschip en een jacht.

Interviewer: De meest voorkomende oorzaken zijn dus de technische storingen.

JvdL: Ja inderdaad technische storingen, strandingen op banken hier vlak voor de kust.

Interviewer: Zijn er zaken waarvan jullie bij de KNRM zeggen dat daar dringend verandering in gebracht moet worden om de mensen meer te sensibiliseren?

JvdL: Neen het is vaak dat de mensen zich bewust moeten zijn van de veiligheid. Kennis van je eigen schip en de techniek die erbij komt kijken maar ook navigatie en gezien worden, dat is wel heel belangrijk.

Interviewer: Met gezien worden, spreken we dan ook over communicatie?

JvdL: Ja communicatie valt daar onder maar ook een radar reflector en je eigen persoonlijke veiligheidsmiddelen. De techniek is de laatste jaren met enorme sprongen vooruit gegaan, je ziet steeds meer jachten met AIS en dat vereenvoudigd alles wel aanzienlijk.

JvdL: Wanneer er wat overkomt met de schipper van het jacht is het vaak dat de overige bemanning te weinig kennis heeft om goed te manoeuvreren of op te roepen en dan krijg je vaak van die vage oproepingen zonder positie. Dan is AIS handig om dan toch alles vlot te laten verlopen.

Interviewer: Dus dat is eigenlijk wel één van de voordelen om in de toekomst misschien AIS te verplichten aan de recreatie of is dat te ver gedreven?

JvdL: Ja dat is misschien wel wat ver gedreven, iedereen is verantwoordelijk voor zijn of haar eigen veiligheid natuurlijk.

Interviewer: Is ons onderzoek is het al meermaals ter sprake gekomen dat er een toenemende plaatsdruk in trend is, er komen windmolenparken bij en de verkeersbanen schuiven een beetje op. Er ontstaat dan de indruk dat in de toekomst want nu is dit probleem zich nog niet duidelijk aan het vertonen aan de Nederlandse kust maar dat er meer problemen zouden kunnen ontstaan door plaatsgebrek voor de recreatievaart?

JvdL: Wat de verwachtingen zijn is dat zeilboten in windstiltes komen en vervolgens in de windmolenparken driften en dergelijke zaken en dat verandert natuurlijk heel snel.

Interviewer: En hoe staan jullie tegenover die veranderingen?

JvdL: Dat hou je niet tegen en het is alleen maar een goede zaak. Het is economische bevordering en daar hebben we verder geen mening over maar daar zien we toch een ontwikkeling dat we in de toekomst steeds vaker daar naar heen zullen moeten omdat daar een aanvaring heeft plaats gevonden, slecht zicht, ect. Die ontwikkeling van de windmolenparken gaat zo snel en soms zie je wel eens dat jachteigenaren niet altijd hun navigatiemiddelen op to date houden zoals veranderingen in de kaart.

Interviewer: Het gaat dan over bewust zijn van hun eigen veiligheid, is dat voldoende aanwezig zoals een reisvoorbereiding effectief voorbereiden?

JvdL: Niet zoals wij dat leren, je hebt wel mensen die routine matige over stekingen maken naar Engeland of de Vlaamse kust en die doen het vaker maar je hebt ook recreanten die een boot huren en kunnen zeilen wil verder niets zeggen over reisvoorbereiding.

Interviewer: Zie je dat dan ook voorkomen in de acties dat de KNRM doet of die mensen vaak zeilen en ongevallen hebben of eerder bij de één dag zeilers?

JvdL: Beiden, langs de Zeeuwse kust heb je vrij veel sport visserij en daar zijn er toch een aantal bij die een vaste klant zijn. Dat zijn dan meestal sport vissers en die nemen 5 tot 6 opvarende mee en die gaan vissen boven een wrak, krijgen motor panne en daar vaart de KNRM ook voor uit. Daar zit dus wel een categorie in die regelmatig terug komt.

Interviewer: We hebben ook vernomen dat reddingsacties steeds verder op zee plaats vinden doordat jachten zich verder op zee kunnen bevinden. Door betere uitrusting.

JvdL: Ja dat klopt, de recreant kan verder op zee aangezien het materiaal wat groter, wat sterker wordt uitgevoerd en het wordt steeds makkelijker. In het verleden bleven zij in het zicht van de kust maar tegenwoordig met de huidige apparatuur levert dat helemaal geen beperkingen meer op. Dat zien we ook steeds vaker.

Interviewer: Zijn er ook cijfers specifiek voor de Noordzee?

JvdL: Ja, heb je die tabel bij je, want aan de hand van die tabel kan ik wel zeggen welke stations een Noordzee station is.

***** Interviewer neemt de desbetreffende tabel *****

Het vervolg van het interview gaat over een opsomming van cijfers en feiten uit jaarverslagen van de KNRM. Het opsommen van deze onderwerpen kan voor verwarring zorgen en is daarom niet opgenomen in dit transcript. Wel zijn de bevindingen te lezen in hoofdstuk vijf.