

## SCHIPPER LABORIEUX WORSTELT NOG STEEDS MET VRAAG HOE HET HEEFT KUNNEN GEBEUREN

'Als beroepsschippers zijn we nu in feite vogelvrij'

'Het ergste dat je als schipper kan overkomen. Nou, dat klopt. Dit wens je je ergste vijand niet toe.

Maar ook al kun je niets aan zo'n ongeluk doen, toch voel je je schuldig. Het verandert héél je leven, het leven van je gezin en als beroepsschipper zijn we nu in feite "vogelvrij", zegt Jan den Breejen van het ms Laborieux. Op 25 juni 2013 kwam dat schip op het Prinses Margrietkanaal in Grouw in aanvaring met het huurjacht Anatevka. Daarbij kwamen Sonja (64) en Koos (67) Akker - Schellekens uit het Limburgse Lottum om het leven. De officier van justitie eiste vijftien maanden later een taakstraf van 170 uur, waarvan 70 uur voorwaardelijk. De rechtbank hield het uiteindelijk bij een volledig voorwaardelijke taakstraf met een proeftijd van twee jaar.

Direct na het ongeluk plaatste Den Breejen een extra camera op de steven die de dode hoek voor het schip bijna tot nul reduceert. 'Dat kost een paar honderd euro. Ik wil dit echt nooit meer meemaken. Tijdens de rechtszaak zei Paul, de jongste zoon van Sonja en Koos, dat de familie me niets kwalijk neemt. Dat dit wat hen betreft écht een ongeluk is geweest. "Maar als deze zaak er voor zorgt dat de binnenvaart dit soort camera's gaat gebruiken, is de dood van onze ouders in ieder geval niet voor niets was geweest", zei hij. Daarom vertel ik m'n verhaal', zegt Den Breejen. 'En dan hoop ik dat meer mensen zo'n camera kopen.'

-----

'Dit heb ik de nabestaanden beloofd'

-----

De Laborieux vaart dinsdag 25 juni 2013 leeg van Kootstertille naar Amsterdam. Voorbij Burgum, eten Jan, Adrie, zoon Bas (toen 17) en dochtertje Lisa (4), zoals gebruikelijk een boterham in de stuurhut. Adrie gaat daarna beneden de boel opruimen en Bas naar voren om de aggregaat te verversen. Den Breejen vaart wat opgestoken omdat er een vrij stevige zuidwesten wind staat. Aan stuurboord ziet hij een zeiljachtje. Net voor Grouw komen hem een paar jachtjes tegemoet en om daar rekening mee te houden, trekt hij het schip wat rechter in het vaarwater. Op het moment dat

de Laborieux het zeiljachtje oploopt, voelt Den Breejen iets. Het lijkt hem een flinke golf van een tegemoet komend jacht, maar vervolgens hoort hij scheepshoorns . Hij kijkt in zijn bakboord dode hoek spiegel en ziet tot zijn grote schrik een jachtje onder de boeg vandaan komen. Hij snapt niet waar dat jachtje vandaan komt maar slaat direct alarm via kanaal 10.

Bas had, toen hij voorop stond het jachtje wel gezien, maar dat was nog ver weg en omdat zijn vader het schip liet vallen dacht hij dat die het gezien had . Hij is zijn handen aan het wassen als hij zijn vader hoort roepen: “Oh, nee, een jachtje onder de kop’ . Hij rent naar boven , ziet vanuit de stuurhut het jachtje en rent naar buiten. Hij wil in het water springen om de mensen te helpen, maar zijn moeder ziet dat de hen tegemoetkomende tanker Riva, snel de vluchtboot in het water heeft gedraaid en roept naar Bas dat hij vanuit het bootje wellicht meer kan doen. Bas springt in het bootje. Zijn vader gooit hem nog gauw een hamer toe, om als dat nodig is, een raam in te slaan.

De cementtanker Lijnbaansgracht, die achter de Laborieux voer, probeert inmiddels met zijn kraan het jachtje naar boven te trekken en boven te houden. Op het moment dat het jachtje iets boven het water uitsteekt, ziet Bas een vrouw voor een raampje. Samen met een bemanningslid van de Riva, klimt hij op het jachtje en slaat een raam in. Het raam is te klein. De vrouw kan er niet door. Bas houdt haar hoofd vast om te voorkomen dat ze verdrinkt. Hij praat tegen haar. Hij vraagt hoeveel mensen er aan boord zijn. Ze steekt twee vingers op.

Dan blijkt dat de autokraan van de cementtanker niet berekend is op het gewicht van het vollopende jacht. Het jacht zakt terug in het water. Bas moet de vrouw loslaten en ziet haar voor zijn ogen verdrinken.

Den Breejen heeft inmiddels de autokraan van de Laborieux ook boven het jachtje. Het lukt Bas een haak vast te maken. Met beide kranen trekken ze het jachtje iets uit het water. Op het jachtje is dan niemand meer te zien. Den Breejen laat het schip tegen de wal waaien om te zorgen dat de hulpdiensten erbij kunnen. Toevallig vindt er die middag vanuit Bureau Grouw een oefening van hulpdiensten plaats. Die zijn daardoor snel ter plaatse en halen de slachtoffers uit het jacht. Jan, Adrie, Bas en Lisa zien hoe ze boven water worden gehaald en ter plekke gereanimeerd worden. Op dat moment komt er een klein kindersportschoentje boven drijven. 'Dan staat je hart weer stil', zegt Jan. 'Bas had de vrouw gevraagd hoeveel mensen er aan boord waren. Ze stak twee vingers op, maar bedoelde ze twee of nog twee?'

## Slachtoffers

De uren na het ongeval zijn één grote, droevige roes. 'We hebben daar vijf uur gelegen. Er zijn zeker tien politiemensen aan boord geweest. Gewone politie, waterpolitie, rechercheurs, technisch specialisten'. Er kwamen ook twee hele lieve vrouwen van slachtofferhulp. Daar hebben we veel aan gehad. Er komt zoveel op je af. Eigenlijk kwamen ze voor de slachtoffers, maar die waren er niet en zij zeiden gelijk dat wij eigenlijk ook slachtoffer waren.' Adrie belt hun dominee, die direct in de auto stapt. 'Ook hij was een enorme steun'. 'We hebben de politie 's avonds direct om de gegevens van de nabestaanden gevraagd, maar daar mochten we geen contact mee opnemen omdat ik nog een keer verhoord moest worden. Bizar', zegt Den Breejen. 'Hoewel dat heel moeilijk is en we uiteraard ook bang waren hoe ze zouden reageren, hadden we hen graag zelf verteld wat er gebeurd was. We hadden, als ze dat goed gevonden hadden, naar de begrafenis gewild om ons respect te tonen en die mensen de laatste eer te bewijzen. Maar ook dat mocht niet. Gelukkig hoorden we van de collega van de Riva, die wel contact had met de beide zoons, al snel dat ze niet kwaad op ons waren en er echt van uitgingen dat het een ongeluk was.'

## Foto's

Het gesprek met de zoons vond uiteindelijk plaats op 9 november. 'Zij hadden een vergaderkamer gehuurd in een Van der Valkhotel zodat we rustig konden praten', zegt Den Breejen. 'We zijn er met z'n drieën met onze dominee heen gegaan. Enorm gespannen. Maar de spanning was zo weg. Ze reageerden zonder verwijten. "Ook jullie dragen dit je hele leven met je mee", zeiden ze. En zo triest. Die mensen wisten niks', zegt Den Breejen. 'Alleen dat er een binnenschip over het jachtje was gevaren. Meer niet. Ook niet wat Bas had gedaan. We willen het jullie wel vertellen, heb ik gezegd, maar de details zijn schokkend. Maar ze wilden alles weten. We hebben ruim twee uur zitten praten. Met tranen. Heel veel tranen. Adrie heeft haar verhaal verteld. Ik heb mijn verhaal verteld en Bas heeft zijn verhaal verteld. Van zijn verhaal waren ze diep onder de indruk. Ze vonden het verschrikkelijk dat Bas hun moeder in die omstandigheden had gezien en gaven hem, en later ook ons, het bedankkaartje van na de begrafenis waar prachtige foto's van hun ouders opstonden. Zodat Bas kon zien hoe hun moeder echt was. Bij het afscheid sloeg Paul een arm om me heen en wenste

ons sterkte. Heel bijzonder. Dat kaartje staat nog steeds in de stuurhut', zegt Den Breejen. 'Als ik 's avonds zit te sturen, kijk ik er vaak naar. Dan voelt het net of ik ze gekend heb en blijf ik me afvragen waarom ik dat jachtje niet gezien heb en hoe dit vreselijke ongeluk kon gebeuren...'

#### Dode hoek

Die vraag stond centraal tijdens de rechtszaak in Leeuwarden 25 september jongstleden. 'Een zware gang', zegt Den Breejen. 'We zijn er met z'n drieën naar toe gegaan. Ik had het verhaal al heel wat keren verteld, maar als je daar in je eentje, als verdachte, tegenover drie rechters zit, is dat heel emotioneel. Je voelt je schuldig én je voelt je slachtoffer. Maar dat kan niet want de slachtoffers, de nabestaanden, zitten achter je in de zaal en dan moet je je, waar zij bij zijn, verdedigen.' Den Breejen mocht zelf uitgebreid vertellen wat er gebeurd was, daarbij regelmatig onderbroken door vragen van de rechters. 'Waarom stond de mast met de camera die de dode hoek voor het schip enorm had kunnen verkleinen omlaag en stond de hefbare stuurhut in de laagste stand? Waarom voer hij met 13,1 km, (iets) te hard op een 'gevaarlijke' plek waarvan bekend is dat er op een mooi voorjaarsdag veel jachtjes varen.' Den Breejen legde uit dat hij het jachtje nooit gezien heeft. Dat hij, met een leeg schip, gezien de wind, wel vaart moest houden om op koers te blijven. 'Ik voer op zicht, op m'n spiegels en radar. Juist als er zoveel jachten zijn is direct zicht belangrijk. Als ik op het PM-kanaal m'n mast steeds omhoog en omlaag moet zetten, ben ik dat zicht telkens even kwijt was.' Den Breejen vertelde, regelmatig zeer geëmotioneerd, ook hoe hij de mensen op de jachtjes in de buurt had toegeroepen te komen helpen. 'Zij konden makkelijker bij dat bootje en die mensen dan wij. Maar vrijwel niemand deed iets. Ja, foto's maken toen het te laat was.'

#### Strafzaak

Officier van justitie mr. Sierd Eijzena legde uit waarom het Openbaar Ministerie besloten had Den Breejen te vervolgen. 'Het OM wil vanuit het oogpunt van preventie een signaal afgeven richting de maatschappij en in het bijzonder richting beroepsvaart. Er rust een expliciete zorgplicht op de schipper van een beroepsvaartuig om alle voorzorgsmaatregelen te nemen ter voorkoming van gevaar voor anderen en de veiligheid van de scheepvaart in het algemeen', aldus Eijzena.

'Verdachte heeft er bewust voor gekozen de voormast met camera niet omhoog te zetten, terwijl de bediening hooguit dertig seconden in beslag neemt. Hij had ook een uitkijk voorop kunnen zetten. Dat hij de noodzaak tot het opheffen van de dode hoek erkent, blijkt wel uit het feit dat hij inmiddels een camera op de voorplecht heeft.' Eijzenga gaf aan dat hij, gezien de ernst van de zaak, overwogen had een celstraf of ontzegging van de vaarbevoegdheid te eisen. 'Maar eigenlijk kent deze zaak alleen maar verliezers. De verdachte is schuld bewust en de impact van het ongeval op verdachte, zijn gezin en de bedrijfsvoering groot.' Hij eiste vanwege de 'aanmerkelijke onvoorzichtigheid en onoplettendheid' van Den Breejen een taakstraf van 170 uur, waarvan 70 uur voorwaardelijk.

Geen kant uit

Den Breejens raadvrouw, mr. Ynke Ooykaas, stelde in haar pleidooi dat Den Breejen juist zeer oplettend was geweest. 'Uit het proces-verbaal blijkt dat Den Breejen precies wist welke jachtjes voor en achter hem zaten. Het huurjacht Anatevka heeft hij niet gezien en wellicht ook nooit kunnen zien omdat het jacht waarschijnlijk, regelrecht vanaf een recreatiesteiger op het Biggemar, de dode hoek van de Laborieux in is gevaren. Ooykaas gaf aan dat niet bewezen kan worden dat Den Breejen op dat moment daadwerkelijk te hard voer, dat de dode hoek voor zijn schip voldeed aan de voorschriften en dat in de praktijk alleen container- en passagiersschepen de stuurhut en/of mast voor elke brug laten zakken. 'Zo'n camera in de mast is niet verplicht en ons is niet bekend dat de politie ooit gewaarschuwd heeft of verbaliserend is opgetreden vanwege een weg geklapte voormast of een te lage stuurhut', aldus Ooykaas. Ze gaf aan dat ze het met de nabestaanden in de zaal lastig vond kritische opmerkingen te maken over het vaargedrag van het huurjacht. 'Maar gelet op het belang, meen ik ze toch te mogen en moeten maken. Alle getuigen geven aan dat de Anatevka, geen stuurboordswal hield maar langdurig recht voor de Laborieux voer. Als de pleziervaart zich niet aan de regels houdt en geen rekening houdt met de beperkingen van een binnenvaarschip, kan de binnenschipper vaak geen kant uit.' Ooykaas hekelde ook het ogenschijnlijke gemak waarmee verhuurbedrijven jachtjes mee geven. 'Veel mensen willen varen, maar beschikken niet over de vereiste ervaring, kennis en kunde.' Ooykaas vroeg vrijspraak. Ze stelde dat Den Breejen in strafrechtelijke zin geen verwijten kan worden gemaakt en dat welke vorm van 'straf' ook geen bijdrage levert aan de verwerking en het rouwproces bij de nabestaanden. ' Daarbij lijdt het gezin

Den Breejen nog elke dag. De impact van het ongeval is enorm.'

### Schuldig

Twee weken later volgde de uitspraak. Ook de rechtbank vond dat Den Breejen 'als ervaren beroepsschipper' niet alle voorzorgsmaatregelen had genomen om gevaar voor andere vaartuigen te voorkomen. Hij had met een hogere snelheid gevaren dan de situatie toeliet en de camera die hij had, had hij moeten gebruiken. Of hij had een uitkijk voorop moeten zetten. De rechtbank achtte Den Breejen schuldig aan het feit dat het vaartuig gezonken was, met twee doden als gevolg. Toch kreeg hij alleen een voorwaardelijke taakstraf omdat tijdens de zitting duidelijk was geworden dat Den Breejen nog elke dag worstelt met de vraag hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren en dat hij uit respect nog steeds een foto van het echtpaar in de stuurhut heeft staan. De rechtbank achtte de mensen op het plezierjacht ook medeschuldig. Zij hadden niet genoeg achterom gekeken en zaten onvoldoende aan de stuurboordzijde van de vaarweg.

### Onberekenbaar

'Natuurlijk is het fijn dat ik alleen een voorwaardelijke taakstraf heb gekregen. Je moet er niet aan denken dat je, naast je bedrijf en de hele week varen, ook nog eens negen zaterdagen 'papiertjes moet prikken'. Maar het voelt vreselijk onrechtvaardig', zegt Den Breejen (42). 'Ik heb echt het vertrouwen in de rechtstaat Nederland verloren. Want ik ben wél veroordeeld, heb nu een strafblad en zit met hoge advocaatkosten. Ik snap dat ze na zo'n vreselijk ongeval uit willen zoeken wat er precies gebeurd is, maar dat ze hier een straf aan verbinden vind ik raar. Het was een ongeluk. Je doet zoiets echt niet met opzet. Veel mensen met jachtjes, vaak huurjachtjes, zijn onberekenbaar, om niet te zeggen ontoerekeningsvatbaar. Ze halen werkelijk de gekste capriolen uit. Hoe kun je als groot beroepsschip 'zorgplicht' hebben voor die mensen? Wat er ook gebeurt, je bent kennelijk altijd fout.'

### Eén klein lichtje

Ik voer pas 's avonds rond half tien op het AR-kanaal. Op de radar zag ik midden in het kanaal een klein bootje. Met de verrekijker zag ik één klein lichtje. Het schip dat me tegemoet kwam voer het

op een paar meter mis. Ik durfde er niet voorbij. 'In jou geval snap ik dat', reageerde die collega. Ik heb een paar keer geblazen en de schijnwerper er op gezet: geen reactie. Wat moet je? Het ging even naar stuurboord, maar gelijk weer naar bakboord. Ik heb de post opgeroepen en wat zeggen ze daar: "Daar kunnen we weinig aan doen" en toen ik ze later nog een keer opriep. "U bent er nu toch voorbij?" Ja, ik wel. Maar volgens mij vaar ik daar niet alleen. Sinds het ongeval loop ik vaak even naar buiten om mensen te waarschuwen', zegt Den Breejen. 'We zaten geladen, afvarig op de IJssel, net beneden Deventer. Voor een bocht. Er zaten vier jachtjes voor me. Vlak voor de bocht staken er twee over. Waarom? Dus ik naar buiten en vraag héél vriendelijk waarom ze dat deden. Krijg je een vinger omhoog en een hele grote mond. Maar als er op dat moment een groot schip in de opvaart komt, heb je een dik probleem. Zo'n jachtje ligt zo stil, maar wij waren geladen en voor stroom. Zo kan iedere schipper tientallen voorbeelden geven', zegt hij. 'Nog eentje dan. Er kwam een zeiljachtje de Noord uit. Vanaf hotel Kinderdijk zat hij midden in het vaarwater. Ik heb geroepen, geblazen, Bas stond voorop. Ik ben naast hem gaan varen en heb gevraagd waarom hij dat deed. Nou, hij moest naar Rotterdam. Hou dan gewoon je walletje en steek over als je goed en vrij zicht hebt!'

-----

Hoe kunnen wij een 'zorgplicht' hebben voor jachtjes die de gekste capriolen uithalen?

-----

'Samen varen'

Als je met een brommer de weg op wilt moet je eerst praktijkexamen doen, maar als je een jachtje wilt huren krijg je dat zo mee! Geef die mensen in ieder geval een informatieblad mee waarin staat wat een binnenvaartschip is, kan en doet. Want ze snappen er niets van. Ze denken als 'automobilist'. Onze schepen worden steeds groter. Als je met een beetje wind opstekend vaart, denken ze dat je bewust op hen afstuurt', zegt den Breejen. 'Ze hebben geen idee waar ze mee bezig zijn en er steekt er regelmatig één vlak voor je kop over. Als jachtjes gewoon hun eigen wal houden gaat het prima. Ik snap ook niet dat de politie niet wat vaker het water op gaat om dat die jachtjes te vertellen. Dat heeft meer effect dan die borden 'samen varen'. Geef alle watersporters een cursus van een dag', suggereert Den Breejen. 'Ik wil daar best bij helpen. 's Morgens theorie en 's middags laten we op een grote beamer de ellende zien die je kan overkomen als je niet rechts

houdt, niet oplet en niet achterom kijkt. Laat ze verplicht kanaal 10 uitluisteren en eens meevaren met een binnenvaart schip. Dan zien ze ook de andere kant. Ze mogen me altijd bellen'.

Het ongeluk heeft Den Breejen erg veranderd. 'Gelukkig hebben we veel steun en bemoediging uit de schipperswereld gehad. Dat heeft ons goed gedaan. Nu de rechtszaak achter de rug is, beginnen we het een beetje te verwerken, maar vergeten zullen we het nooit en ik hoop zoiets ook nooit meer mee te maken. Al hou ik m'n hart vast als de ellende volgend voorjaar weer begint. Ik weet nu wat er kan gebeuren én wat me verweten kan worden.'

Dit verhaal is op verzoek van Jan den Breejen geschreven  
door Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart

foto: Jan den Breejen van het ms Laborieux met voor hem de monitor waar hij kan schakelen tussen de beeld van de camera in de mast en de camera op de steven. ( foto: Lilian van Hiele)