



Nr. 13

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 7 september 2009 waarbij aan boord van het Nederlandse off-shore supportschip 'Waker' brand uitbrak in de machinekamer

*Betrokkenen: kapitein T. Sneep
hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden
tweede werktuigkundige E.J. Viliijn*

Op 7 september 2009 brak er brand uit in de machinekamer van het Nederlandse off-shore supportschip 'Waker'.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 30 oktober 2009 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van kapitein T. Sneep en/of de hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden en/of de tweede werktuigkundige E.J. Viliijn.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse off-shore supportschip 'Waker';
2. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 21 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van kapitein T. Sneep;
3. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 9 september 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden, inclusief bijlagen;
4. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 21 september 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een tweede verklaring van hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden;
5. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 20 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van tweede werktuigkundige E.J. Viliijn;
6. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 21 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van werktuigkundige J. van der Himst, inclusief bijlage;
7. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 20 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van bootsman W. Leegwater, inclusief bijlage;
8. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 19 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van KLPD-functionaris K.G.J. Balten, inclusief bijlage;
9. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 13 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van oudste officier J.J.A.E. Brouwers van Hr. Ms. 'Mercur', inclusief bijlage;
10. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 5 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van de bevelvoerder van Korps West, W. Fokkens;
11. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 5 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van de motordrijver van de reddingboot 'Arie Visser', G.H. Smit;
12. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 5 oktober 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van de secretaris van de KNRM op Terschelling, W. Hofman;
13. een schriftelijke verklaring van kapitein L.G. Vliegers van de sleepboot 'Holland';
14. een kopie van een e-mail d.d. 19 oktober 2009 tussen IVW-inspecteur E.J. van Leeuwen en J.J.A.E. Brouwers;
15. kopieën van correspondentie tussen E. van Leeuwen van de IVW en de heer Fokkens met vragen en antwoorden;
16. het incidentenlog van de Kustwacht betreffende de brand aan boord van de 'Waker';
17. het scheepslog van Hr. Ms. 'Mercur';



18. een kopie van de bemanningslijst van de 'Waker' van de IVW;
19. het rapport d.d. 15 december 2009 'Technische bevindingen Waker';
20. een power-point-presentatie 'Lessons Learned Hr. Ms. Mecuur n.a.v. brand a/b kustwachtschip 'Waker';
21. een verslag van een telefoongesprek d.d. 6 november 2009 tussen IVW inspecteur E.J. van Leeuwen en J. van der Himst;
22. een verslag van de bespreking d.d. 27 oktober 2009 van de IVW met Svitzer;
23. een e-mail d.d. 7 december 2009 van AKD Prinsen Van Wijmen aan de IVW;
24. een kopie van het 'Handover Engineer Ship Management Manual-F11' van Svitzer Salvage;
25. een e-mail d.d. 14 november 2009 van AKD Prinsen Van Wijmen aan E. van Leeuwen van de IVW met diverse NAW-gegevens;
26. diverse e-mails van Svitzer Salvage;
27. een kopie van het 'First Impression Report' d.d. 15 september 2009 van Svitzer;
28. een technisch bulletin van Wärtsilä van 4 november 2002 met de eisen voor SOLAS compliance te stellen aan dieselmotoren en brandbestrijding;
29. de 'operating instruction' d.d. augustus 2001 van Wärtsilä Nederland voor het brandstofsysteem van de TM410 dieselmotor;
30. het service-bulletin van Stork Werkspoor Diesel betreffende het brandstofsysteem van de TM410;
31. diverse documenten ontvangen van AKD Prinsen Van Wijmen met daarbij onder andere:
 - a. het machinekamer- en scheepsdagboek ten tijde van de brand;
 - b. rapportages Veiligheidscommissie van de afgelopen twee maanden;
 - c. 'Masters review' van de afgelopen twaalf maanden;
 - d. evaluaties van gehouden oefeningen van de afgelopen twaalf maanden;
 - e. test/onderhoud/inspectie rapportages c.q. verslagen van brandstof snelafsluiters, CO₂ systeem, brandkleppen, noodbrandbluspomp, noodgenerator;
 - f. rapportages interne audits aan boord van de 'Waker';
 - g. rapportages gehouden ISM-audits aan boord van de 'Waker';
 - h. bestel- en leveringsbonnen van de aangebrachte 'damper' in het brandstofsysteem;
 - i. werkopdracht en rapportage van plaatsing van de 'dampers';
 - j. de staat van het technisch onderhoud van het schip voor de brand.
32. een CD met informatie en foto's betreffende de brand aan boord van de 'Waker';
33. een 'Certificate Fire and Safety Equipment' van Ajax Chubb, tijdens de openbare zitting overgelegd door mevr. mr. E.C. Kole van AKD Prinsen Van Wijmen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van maandag 26 en dinsdag 27 april 2010.

Op maandag 26 april 2010 heeft het eerste gedeelte van het openbare onderzoek plaatsgevonden. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

De Raad hoorde J.J.A.E. Brouwers, luitenant ter zee 2^e klasse, oudste categorie, van de Koninklijke Marine en J. G. P. Barbier van Svitzer Salvage, beiden als getuige.

Voorts hoorde de Raad tweede werktuigkundige E.J. Vilijn, als betrokkene. De heer Vilijn werd bijgestaan door zijn raadsman J. de Boer van Nautilus NL te Rotterdam.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 30 oktober 2009 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen.

Op dinsdag 27 april 2010 heeft het tweede gedeelte van het openbare onderzoek plaatsgevonden. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

De Raad hoorde kapitein T. Sneep en hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden.

Kapitein T. Sneep en hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden werden bijgestaan door hun raadslieden mevr. mr. E.C. Kole en mr. H.C.A. van der Houven van Oordt van AKD Prinsen Van Wijmen te Rotterdam.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 30 oktober 2009 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hen en hun raadslieden de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkenen is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De 'Waker' is een Nederlands off-shore supportschip, toebehorend aan Waker B.V. te IJmuiden. Het schip is in 1977 gebouwd, is 67,42 meter lang, meet 2167 registerton en wordt voortbewogen door twee motoren met een totaal vermogen van 6766 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de beman-



ning in totaal uit tien personen. Voorts waren er twee opstappers van het KLPD aan boord.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein T. Sneep:

Op advies van mijn raadsman de heer Meeuwenoord van AKD advocaten wens ik geen verklaring af te leggen. Dat vind ik zelf ook. Op de vraag of ik een scheepsverklaring heb opgemaakt geef ik geen antwoord. Voorlopig geef ik nog geen verklaringen op advies van mijn raadsman. We kunnen wel stom gaan doen en elke vraag stellen maar dat heeft geen zin. Op verzoek van mijn raadsman verlaten we nu de kamer.

De eerste verklaring van hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden luidt:

Ik word bijgestaan door twee advocaten van de eigenaar van het schip, mevrouw Kole van AKD en mevrouw Van Thiel van Svitzer.

Ik vaar 34 jaar, Ik heb het A-diploma. Ik zit 34 jaar bij Svitzer (voorheen Wijsmuller). Ik vaar lang met Stork Werkspoor. Ik zat nu een week aan boord en vanaf ongeveer oktober vorig jaar 8 weken op en 8 weken af. We draaien 6 uur op, 6 uur af, ik loop 6-12.

Er waren geen bijzonderheden vóór de brand. We waren net klaar met het wacht overdragen om 1800. Vijf voor zes was ik beneden. We maakten een praatje. Hij liep weg en ik keek naar wat meters. Ik wilde net de machinekamer inlopen vanuit de controlekamer en hoorde een doffe dreun ('whoeff') en zag een grote lichtflits, een steekvlam als het ware, helder wit.

We gebruiken gasolie. Alle zware olie-equipment is weg. We hebben twee dagtanks.

Op dat moment voeren we. Beide motoren stonden op normale snelheid, volle kracht, 590 omwentelingen.

Die actuators waren er net opgezet. De vorige ploeg had dat gedaan, vermoed ik (vorige torn). De vorige reis, toen ik van boord ging, zaten de oude (niet goed werkende) er nog op maar had ik die nieuwe net aan boord gekregen. Ze zijn in de acht weken dat ik thuis was erop gezet. Als ik het nu zo bekijk, is die heel snel los getrild. Er is geen olie daar gezien door de tweede werktuigkundige. Bij de booster unit moest nog een actuator geplaatst worden.

In een bijlage (1) teken ik schematisch een aantal zaken. Ik kom niet aan de brandstof-afsluiters. Alleen als er problemen zijn met onderhoud o.i.d. Ik kom er verder nooit aan.

Ik weet niets van een gesloten retourbrandstofafsluiter aan de bakboord motor. Ik kom daar echt nooit aan normaal gesproken.

Normale boosterdruk is rond de 3,5 bar.

Ik wist niet dat die kleine afsluiter op die achterste accumulator aan bakboord motor dichtstond. U vertelt mij nu dat die dichtstond.

Na die dreun ben ik weggelopen en heb de deur van de controlekamer dichtgedaan, vermoed ik. Ik ben de hoek om gegaan en door de accommodatie naar buiten gevluht. Het was direct vol met rook. De machinekamerdeur naar de walengang stond open. Het kwam niet in me op om die te sluiten. Normaal zijn al die deuren daar dicht.

Bijlage 2 geeft dichtstaande deuren aan. Die heb ik zelf begin van de middag dichtgezet. Die deur naar de accommodatie staat normaal dicht.

De AC stond op buitenlucht. Na mij is de tweede werktuigkundige ook nog door de deur gegaan schijnt. Dat kan ik niet zeggen met zekerheid.

Binnen een halve minuut zag je niets meer in de machinekamer.

's-Nachts om drie uur kwam ik terug aan boord van de 'Waker'. 's-Morgens met een man van RISC ben ik in de machinekamer geweest om een controle voor lekkage uit te voeren. Toen we langs het bordes liepen, zag ik daar die demper (actuator) liggen.

De tweede verklaring van hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden luidt:

Ik word bijgestaan door een advocaat van de eigenaar van het schip, de heer Meeuwenoord van AKD advocaten.

Op advies van mijn advocaat wil ik niet antwoorden op de gestelde vragen. Op advies van de



advocaat wil ik zelf geen verklaring opmaken. Ik heb gehoord dat ik verplicht ben om te antwoorden op vragen van de Inspectie, maar hoor nu net van mijn advocaat dat ik daar ook niet op moet antwoorden.

Ik heb geen idee wanneer ik wel een verklaring wil afleggen.

Tweede werktuigkundige E.J. Vilijn:

Ik vaar als machinist en duiksupervisor. Ongeveer 15 jaar geleden ben ik van de zeevaartschool gekomen. Sinds mijn 16e heb ik ervaring in de machinekamer. Toen bij de marine op een mijnenveger. Ik ben in het bezit van de relevante papieren en veiligheidstrainingen. Ik heb ook vijf jaar op een werf gewerkt en veel technisch werk verricht aan motoren.

Ik was tweede machinist op de Waker. Ik liep wacht en bediende de apparatuur en had de bijbehorende bevoegdheden in de machinekamer.

Je houdt aan boord het onderhoud bij aan de hand van een programma en doet verder controles, reageren op alarmeringen, en probeert de boel schoon en netjes te houden.

De wacht is 6 op, 6 af. Ik ben dan zes uur in de machinekamer te vinden. In de controlekamer en in de rest van de machinekamer voor de controles.

Ik was twee weken aan boord en het was mijn eerste keer aan boord van de 'Waker'.

Gedane werkzaamheden werden ook genoteerd. Volgens mij op de computer. Ik maakte de notities op een kladje en gaf dat af aan de hoofdwerktuigkundige.

Toen ik aan boord zat zijn er geen essentiële reparatiewerkzaamheden uitgevoerd.

De historie van die dempers (potjes) ken ik niet. Als er eentje olie zou gaan lekken dan moet je dat merken. Aan boord is mij niet verteld om naar de dempers te kijken, bijvoorbeeld om na te lopen of ze nog goed vastzitten.

Voor de brand had ik wacht tot 18.00 uur. Ik had op het eind nog een ronde gemaakt in de machinekamer. Als er iets aan de hand zou zijn geweest aan de motor of die betreffende demper zou me dat zijn opgevallen. Er waren geen bijzonderheden. Temperaturen waren netjes en er waren geen alarmen. Het zag er allemaal goed uit. Bij de overdracht van de wacht waren geen bijzonderheden en ik gaf het zo over in de controlekamer. Ik zou na het eten nog wel brandstof verpompen en daar spraken we nog even over.

Na de aflossing omstreeks 18.00 uur was alleen Jan, de hoofdwerktuigkundige, in de machinekamer. Toen deed ik de deur open van de motor casing om het waterniveau van het zoetkoelwater te controleren. Precies toen ik daar op dat rooster stond en hoorde ik 'woef' (een zachte explosie). Een zachte explosie zoals wanneer je een gasketel start en teveel gas aanwezig is. Op het rooster staande zag ik veel licht en hoorde een grote 'woef' .. Toen kwamen de vlammen in één keer omhoog. Ik stond daar eigenlijk in de vlammen.

Bij de brand liep ik door de gang aan stuurboord (walengang) naar voren om het schip uit te komen. Vanuit die gang kan je naar het achter- of voorschip. De hitte uit de deur was intens, ik kon daardoor de deur niet meer sluiten. De rook was direct heel zwaar en dik. Jan schoot nog door mijn gedachten, hij zat tenslotte nog in de machinekamer.

De gang vulde zich heel snel met rook richting de accommodatie. Jan kwam door de rook heen naar buiten stuiven en passeerde mij. Ik was de laatste die daar wegging. Het was door de rook echt onmogelijk om daar nog handelingen te verrichten. De snelafsluiters zaten ook achter de deur, dan had je eerst de deur dicht moeten doen.

Ik liep achter Jan aan de gang van de accommodatie in, langs de laundry. Snel liep ik nog langs een aantal hutten om alarm te slaan. In de gang bij de galley raakte ik de weg kwijt in de rook. Mede dankzij Karel, die me bleef roepen, kon ik op het geluid afgaan en de uitgang vinden.

De toegangsdeur naar de MK stond meestal open. De deur naar de motorcasing zat altijd dicht met knevels en had ik nu in verband met mijn controle openstaan.

Ik ben naar boven gerend en heb er niet aan gedacht om deuren te sluiten toen ik naar boven rende. Ik kan mij niet herinneren dat ik iets hoefde te openen.

Toen we buiten waren, met een man of vier, zijn we via de paint store naar de andere kant gelopen. Door de rook konden we niet langs de bakboordszijde.



Op de verzamelplaats aan de stuurboordzijde (helikopterdek) op de brugvleugel kwamen we samen en werden koppen geteld. Er was geen paniek. Mijn taak was een brandpak aantrekken met ademlucht en taken uitvoeren die werden gevraagd. Pakken en dergelijke lagen klaar, dat ging vrij snel moet ik zeggen. Mijn tweede man was iemand uit Friesland, ik dacht Brouwer. De kapitein vroeg ons om de luiken in de schoorstenen te sluiten. Dat moest met de hand en door de rook kon dat alleen met ademlucht. Je kon er best moeilijk bij maar het is gelukt om ze te sluiten. Ik heb bakboord gedaan en die andere man stuurboord. Omdat ik erg geoefend ben in het dragen van ademlucht in verband met mijn duikervaring was het voor mij eenvoudig om te werken met ademlucht.

We hebben met de tweede stuurman nog een poging gedaan om de snelafsluiters te bedienen. Vanaf het achterdek naar de walengang. Het was daar erg heet bij het openen van de deur. Ik wist toen dat de machinekamerdeur ook nog open stond. Vooral de hitte was toen het probleem. We bespraken ook nog de andere toegang via de accommodatie. Maar daar hebben we vanaf gezien vanwege een labyrint van trappen en tegen de stroming van de hitte in. Daarbij was er zeer slecht tot geen zicht. We hadden ook geen water. Een plan om de CO₂-kamer vanaf de andere kant (bakboord) te benaderen is volgens mij niet overwogen, althans daar ben ik niet in gekend. We deden de deur naar het achterdek weer dicht en toen zagen we de 'Hurricane' aan komen varen. De kapitein heeft toen besloten om ons van boord te laten halen.

In principe staan alle deuren die naar buiten gaan dicht naar mijn weten.

Toevallig had ik de olietankjes van de snelafsluiters nog opgevuld kort nadat ik aan boord kwam. Daar zat genoeg in en bij eentje heb ik iets bijgevuld.

De deur van de accommodatie naar de walengang gebruikte ik normaal; ik weet niet of die deur goed sloot uit zichzelf.

Toen ik aan boord kwam heb ik een rondje gelopen en ben bekend gemaakt met de CO₂-afstandbediening. We hebben ook in de CO₂-kamer zelf gekeken. We hebben er niet uitgebreid over gesproken.

De noodgenerator heeft niet gedraaid. Hij stond als het goed is wel op automatisch starten. De noodbrandbluspomp heeft ook niet gedraaid. Het was een vaste pomp. Ik weet niet waarom die niet heeft gedraaid. Die pomp staat bakboord achter. Die ruimte van de noodbrandbluspomp heeft volgestaan met rook, dus daar kon je niet bij.

Ook na het sluiten van de kleppen in de schoorsteen had ik nog genoeg lucht om een poging te wagen om de gang in te gaan, meer dan 100 bar. Ook mijn collega had nog genoeg lucht in zijn flessen na het sluiten van de kleppen.

Ik heb zelf nooit een demper op een brandstofleiding gezet. Om een demper op een brandstofleiding te bevestigen zou ik hem borgen. Ik zou daarvoor werken met de materialen die daarvoor bedoeld zijn. Bijvoorbeeld fitwerk. Ik zou het enkel monteren met de spullen die daarvoor geleverd worden door de fabrikant.

Ex-tweede werktuigkundige van de 'Waker', J. van der Himst:

Ik werk al acht jaar als hoofdwerktuigkundige, sinds 2005 bij Khan Scheepvaart en in mijn vrije tijd ben ik opstapper bij rederij Noordgat. Op de 'Waker' heb ik zes weken als tweede werktuigkundige gewerkt in 2004. Onder andere heb ik toen in verband met een recente overname de staat van de machinekamer geïnventariseerd.

Ik heb geen relatie met het bedrijf Svitzer. Ik ben niet in dienst bij Noordgat of Svitzer.

Op Terschelling luisterde ik naar de scanner. Het zal net na 18.00 uur zijn geweest op 7 september dat ik de melding hoorde op de scanner. Mijn buurman kwam mij roepen en zei dat de 'Waker' in brand stond net boven het Stortemelk. We reden toen naar de haven. Brachten daar een bergingspomp over naar de 'Tempest' en we zijn uitgevaren met de 'Tempest' naar de 'Waker'.

Ter plaatse deden we eerst de sleepboot 'Holland' aan. Daar haalden we drie persluchtsetjes en drie spare flessen en zaklantaarns. Aan de bakboord lijzijde van de 'Waker' stapte ik toen over, als eerste, op de 'Waker'. Op dat moment kwam er nog 'matige' rook uit de ventilatiekanalen. Ik kwam omstreeks 18.30 uur aan boord van de 'Waker'.

Er waren toen nog drie man van de bemanning aan boord. De derde stapte ook nog over op de 'Hurricane' aan stuurboord en de kapitein en eerste stuurman bleven aan boord. Twee man hadden nog een brandweeruitrusting aan. De kapitein had ook een portofoon.



Het beeld dat ik van hen had was enigszins lichte paniek en ontredde. De kapitein was wel heel rustig en goed aanspreekbaar. Ik vroeg of er nog mensen binnen waren. Dat was niet het geval en de kapitein meldde mij dat ze van boord wilden gaan. Vanuit bergingsoogpunt was dat voor ons gunstig.

Er ging door mijn gedachten dat we moesten beginnen met de bergingsklus. Als eerste wilde ik voor materiaal zorgen, pompen, verlichting, slangen. Uiteindelijk waren de kapitein en stuurman niet van boord gegaan en kon ik bij hun nagaan wat er tot dusver was gebeurd. Ik vroeg me ook af waar de machinisten waren.

Ze vertelden mij dat er een vuurbal was ontstaan bij voorkant bakboord motor, dat iedereen in veiligheid was gebracht en dat hij (de kapitein) geen middelen meer had om verder iets te doen. Het CO₂-systeem was niet gebruikt.

Ik vroeg ook steeds wat zij hadden gedaan. Ze hadden binnen helemaal niets gedaan, alleen van buiten hadden ze ventilatie gesloten. We hebben toen een veiligheidsplan voorgaats getrokken en de zaken besproken om een plan te maken.

Er kwam vrij veel rook uit het schip vanuit verschillende plaatsen. De deur aan bakboord naar de machinekamer kwam rook uit (welding shop), deze stond open. Er kwam rook en stoom uit openingen van de winchkamer. Er draaide ook nog de stuurboord motor. Je kon dat voelen aan het trillen van het dek en je zag dat aan de rook uit de uitlaat. Er kwam ook rook uit de aanzuigroosters aan de achterkant van de accommodatie.

De rook kwam met vlagen en pulserend uit de machinekamer. Dat was voor mij aanleiding om te veronderstellen dat er geen (grote/heftige) brand meer was.

Kort daarna werd materiaal aan boord gebracht. Er werd gekoeld op de scheepshuid door andere schepen. We hebben slangen klaargelegd en pompen gestart. Mijn doel was om als eerste de snelafsluiters te sluiten.

Verder konden we temperatuurmetingen doen om een idee te krijgen van hittebronnen en ontwikkeling. Ik kreeg heel veel assistentie van de eerste stuurman van de 'Waker'. Samen met de Boer van Noordgat en nog een opstapper hebben we het koelen op het schip in gang gezet. De kapitein gaf constant adviezen voor zover hij die had. Hij zei nog wel op een gegeven moment: 'Het schip is van jullie!' Uit naam van de berger heb ik dat aanvaard.

Vanuit mijn verleden op het schip wist ik nog bepaalde zaken zoals de snelafsluiters te vinden.

Met behulp van een waterscherm zijn we de pijp in geklommen om de laatste kleppen daar dicht te doen. We hebben ook de deur van de welding shop dichtgedaan. Er stonden nog vaten benzine op het voordek, die hebben we nog weggehaald. We hebben slangen in de winchkamer gebracht om te koelen. Daar vormde zich direct stoom.

Toen heeft de Hr. Ms. 'Mercur' een ploeg aan boord van de 'Waker' gezet. Met hen hadden we het plan om naar binnen te gaan om de SOS-afsluiters te activeren. We besloten om iemand van de marine samen met mij naar binnen te laten gaan. We zouden water meenemen.

Bij de eerste poging hebben we deuren dichtgedaan. De deur naar de casing en de deur naar de machinekamer stonden nog open. De deur naar de machinekamer stond nog op het haakje.

Het deurtje van de SOS-afsluiters kon ik niet open krijgen met mijn handschoenen.

De tweede poging hebben we het deurtje van de SOS-afsluiters open gekregen en de tussendeur naar de accommodatie dichtgedaan. Die tussendeur stond open en geklemd in het haakje. Toen die tussendeur dicht was begon de temperatuur in de accommodatie te zakken. De SOS-afsluiters heb ik dichtgetrokken. Er waren er een groot aantal die niet werkten. Nummers 2, 3, 4, 6, 26 en 27 werkten niet. Er waren er een aantal, daarbij kon je doorpompen, het olieniveau zakte maar er gebeurde niets. Alle reservoirs zaten wel vol voordat ik begon. In het kastje van de SOS-afsluiters lekte geen olie.

De wanden van de MK in de walengang waren bij de eerste keer meten rond de 48 graden.

We hadden het idee dat het onder controle was, maar door de blijvende rookontwikkeling was er nog steeds ergens een vuurhaard die gevoed werd. We zouden wachten op mannen van Falc Nutec (voorheen RISC denk ik). Zij zijn gespecialiseerd en waren al onderweg. Zo liepen wij zelf niet onnodig risico.



Falc Nutec is als eerste in de machinekamer geweest. Met hun apparatuur konden ze de vuurhaard lokaliseren en luchtmetingen verrichten. Bij het rondje door de machinekamer vonden ze nog twee kleine vuurhaarden. Ze hadden ook gasolie zien lekken, dat wilden ze nog dicht hebben. Toen ben ik daarna meegegaan om te helpen de brandstof dicht te zetten. Falc Nutec heeft beneden na de brand nog een zuurstofgehalte gemeten van 20,5%.

Ik heb eerst de dagtankafsluiters dichtgezet. Ik ben nog op de motoren geweest om daar dingen dicht te zetten. Daar lekte nog brandstof uit.

De stuurboordmotor liep nog tot een uur of 19.00. Ze hadden nog wel de noodstoppen geprobeerd, maar die hebben niet gewerkt. Ik weet dat er al vrij vlot geen hulpmotor meer draaide. De brandstofboosterpompen stoppen dan en je brandstofdruk zakt dan weg.

Op de lagedrukbrandstofleiding zitten stikstofdempers. Die zitten met een fitting op de brandstofleiding. De demper vlakbij de turbo was eraf getrild bij bakboord motor. Naar achteren toe was de trek van de ventilatie. Het vuur is ook naar voren getrokken, misschien doordat de deur van de machinekamer open stond.

Meestal zet je zulke dempers vast met een soort loctite product om deze te borgen. In principe worden deze dempers elke vijf jaar met overhalen vervangen. Als de dempertjes niet meer goed zijn, kunnen de leidingen gaan scheuren door de spanningen die daar heersen. Ik heb heel veel dichtgezet om de brandstoflekkage te stoppen.

Wat het eigenlijk erger heeft gemaakt is dat alle deuren open stonden. De noodgenerator deed het niet, noodstop stuurboord hoofdmotor ook niet. Er kwam ook rook uit de ventilatie van de noodgenerator. Daar stonden de deuren ook open naar de machinekamer. Ik denk dat er geen deuren dicht stonden.

De kapitein vertelde me nog dat de AC stuk was en dat daardoor ook alle deuren open stonden om een beetje trek te krijgen.

Ik denk wel dat de bemanning erg hun best heeft gedaan om de brand te bestrijden. Ze hebben met pakken nog acties ondernomen, maar sommigen hadden ook rook binnen gekregen. Het wordt dan erg moeilijk om nog wat te ondernemen.

Toen de berger van Svitzer, de heer Barbier, aan boord kwam, nam hij de coördinatie van de berging verder over.

De onderste kleppen in de stuurboord pijp waren heel heet en die hebben we als eerste dichtgedaan. De zuigkleppen van de machinekamer heb ik nog bekeken. Die waren goed dicht. Ik had niet aan de slingers daarvan gezeten.

In bijlage 1 geef ik aan welke deuren ik open heb aangetroffen. Van de deur in het noodgeneratorhok vermoed ik dat die open stond (staat erbij in de bijlage). Er kwam tenslotte rook uit het ventilatiekanaal. Ik omcirkel ook een aantal kleppen die we dicht hebben gedaan.

De kapitein vertelde me nog dat ze de snelafsluiters van de brandstof naar de noodgenerator hadden dichtgetrokken. We konden daar niet meer naar binnen omdat de winchkamer vol stond met rook en de andere zijde kan alleen via de machinekamer. De temperatuur van dat dek daar liep ook op. De noodbrandbluspomp aan boord is een elektrische pomp die gevoed wordt via het noodbord.

We hebben het nog gehad met de kapitein over het toelaten van CO₂. Omdat onduidelijk was wat er allemaal nog open stond, en de noodzaak voor CO₂ was afgenomen in verband met het afnemen van de brand, hebben we niet overwogen om alsnog CO₂ toe te laten.

Olieman W. Leegwater:

Ik zit ongeveer tien jaar op de 'Waker'. Sinds anderhalf jaar als olieman in de machinekamer en daarvoor als bootsman. Ik heb ook nog op diverse andere schepen gevaren. Op de 'Waker' is het twee maanden op en twee maanden af.

Bijna elke week of om de twee weken hebben we een veiligheidsoefening aan boord. Brandrol, man-overboord, schip verlaten en andere oefeningen.

Als olieman maak ik beneden schoon en assisteer de machinisten. Olie vervangen, filters schoonmaken van de motoren doe ik ook.

Ook aan dek zorg ik dat de boel kan blijven draaien. Ik sta ter beschikking van de machinisten. Ze



dragen taken op en ik werk daarbij ook zelfstandig. We gebruiken week- en maandlijsten voor het reguliere onderhoud.

Andere, meer technische, werkzaamheden worden meestal uitgevoerd door de machinisten of door mensen van de wal.

De verrichte werkzaamheden worden genoteerd door de machinisten. Op lijsten wordt dat aangekruist of afgetekend. Machinisten tekenen uiteindelijk voor de gedane werkzaamheden. Ze werken aan boord met het AMOS-computersysteem en met papieren lijsten.

Een paar maanden terug is groot onderhoud gepleegd. Zuigers vervangen en zo. Dat heeft even geduurd en de laatste week daarvan heb ik toen meegemaakt aan boord. Deze werkzaamheden betroffen bakboord motor en werden gedaan door een ploeg van de wal.

Op de dag van de brand zat ik zo'n drie weken aan boord. Van die periode weet ik niets van onderhoud in de machinekamer anders dan het reguliere onderhoud.

Er was altijd wel iets, geringe lekkage van smeerolie of iets dergelijks. Het zijn oude motoren dus dat was niet vreemd. Daarvoor zit ik ook aan boord om de boel schoon te houden.

De dag van de brand ben ik nog tot 17.00 uur in de machinekamer geweest. Eric Vilijn, de tweede werktuigkundige, was die middag ook in de machinekamer. Hij had zijn werkzaamheden en ik de mijne in de machinekamer.

Het sluiten van ventilatie wordt geoefend aan boord. Iedereen heeft dan zijn taak. Mijn taak was om de Hwtk te assisteren en het sluiten van ventilatiekleppen. Tijdens oefenen deden we dat wel eens.

Toen de brand ontstond, zat ik in mijn hut de krant te lezen. Het was ongeveer 18.00 uur, dus ik dacht dat Eric wel in de machinekamer was. Ik rook wat en dacht eerst dat er iets lag te smeulen. Buiten mijn hut hoorde ik gepiep van een rookmelder en zag ik rook komen. Binnen een aantal seconden was het zicht weg, zo zwart was de rook die omhoog kwam.

Mijn hut was de eerste officiershut op het bootdek. Mijn hut was afgesloten met een gordijntje. Ik hoorde geen algemeen (brand-)alarm.

Aan bakboord liepen we naar buiten. We verzamelden op de bak, daar zijn de koppen geteld. Ik heb nog geprobeerd om in de pijp te klimmen maar de rook was zo verstikkend en heet dat het niet ging. Later heeft iemand dat met een brandpak aan gedaan. Ik was op blote voeten en in korte broek. Daarna heb ik nog geprobeerd om de noodbluspomp te starten, voor de storeruimte aan stuurboord op het bootdek. Een vast opgestelde pomp. Die deed het niet. Ik denk omdat de elektriciteit al uit was. Er was in het voorschip geen elektriciteit meer. Die pomp kan niet met de hand worden gestart, enkel met een startknop (elektrisch). Ik hoorde ook niet de startmotor, ik hoorde niets toen ik op de startknop drukte.

Er kwam ook al rook in de stuurhut. Iedereen kende zijn taak eigenlijk al. Er was geen paniek. Iedereen was kalm. De kapitein nam de leiding.

Het plan was om twee man in een pak te hijsen om kleppen te sluiten en om te proberen om bij de CO₂-afsluiters te komen. Dat hebben ze geprobeerd en ik hoorde later toen ze terug kwamen dat ze er niet bij konden komen. De tweede wtk Vilijn en, ik dacht, matroos Braat hebben dat geprobeerd. Voor de rest heb ik niets gehoord van het plan, ik moest verder op de bak wachten.

Verder heb ik samen met een aantal anderen gewacht tot de stuurman ons vertelde dat we van boord af konden.

Zie bijlage 1: De deur naar de machinekamer '1', staat meestal open en die naar de motor casing '2', moet dicht zijn. Deur '3' in de bijlage staat meestal dicht. Deuren '4' en '5' staan meestal dicht. Omdat het na vijven was weet ik bijna zeker dat deur '4' ook dicht stond. Deur '6' staat altijd dicht. Die deur valt achter je dicht als je naar buiten gaat. Om te openen moest je de klink naar beneden drukken. Die deur ging heel langzaam dicht maar viel uiteindelijk altijd dicht.

De resultaten van een oefening werden besproken. Er werd ook weleens gerefereerd aan het openstaan van de machinekamerdeur. Ik weet niet of dat dan ook in het verslag terecht kwam. Soms zat er een werktuigkundige aan boord die wel de deur gesloten wilde hebben.

Het simuleren van toelaten CO₂ is ook wel eens geoefend. Dat werd dan geoefend in de walengang. Ik heb niet meegemaakt dat ook in de CO₂ kamer zelf werd geoefend in het toelaten.

Ik ben niet aanwezig geweest bij onderhoud of plaatsing van brandstofdempers. De oude heb ik niet gezien en ik heb de nieuwe niet aan boord zien komen.



Periodiek onderhoud aan de brandkleppen gebeurde door een matroos.

KLPD-functionaris K.G.J. Balten:

Ik ben werkzaam bij het KLPD (Korps Landelijke Politie Diensten), dienst Waterpolitie, Unit Waddenzee, groep Den Helder. In die functie was ik aan boord van de 'Waker' om bemanningscontroles te doen aan boord van vissersschepen. Dit was mijn derde reis aan boord van de 'Waker'. Een reis is normaal gesproken van maandag t/m vrijdag. Ik heb geen andere functies aan boord van de 'Waker' dan politiewerk. Ik ben eigenlijk gast aan boord.

Ik kwam maandagochtend 7 september omstreeks 10 uur aan boord. De 'Waker' lag toen in Den Helder aan steiger 3. Omdat ik bekend ben aan boord wist ik ook in welke hut ik kon gaan. Ik heb daar mijn spullen neergezet en alles in orde gemaakt. Toen heb ik me gemeld bij de kapitein. Mijn collega van de politie, Co Ravenstein, kwam voor de eerste keer aan boord dus die heb ik ook nog wat wegwijs gemaakt, onder andere de vluchtroutes en de verzamelplaats voor als er iets zou gebeuren. We hebben fysiek de routes gelopen vanaf onze hutten. Verder heb ik een algemene rondleiding aan mijn collega gegeven. Er is me niets opgevallen wat anders was dan andere keren dat ik op het schip was. Na de lunch zouden we vertrekken. In de tussentijd hebben we, Co en ik, wat rondgelopen aan boord en zaken in orde gebracht. We waren in de meeste ruimtes geweest behalve de machinekamer. Onder meer zijn we in de walengang (gang aan stuurboord met toegangsdeuren naar de machinekamer) geweest.

Met de kapitein heb ik onze plannen besproken en welke richting we wilden opgaan om vissersvaartuigen te controleren. Doordat wij contact hebben met de AID, weten wij waar de vissersschepen zich bevinden. Ik kende deze kapitein, Timo Sneep, al van eerdere reizen.

Door de bemanning waren geen veiligheidsinstructies gegeven. Er werd ons ook niet verteld dat dit in een later stadium zou plaatsvinden. Ook de andere reizen heb ik die instructies en uitleg niet gekregen, niet over de alarmen, verzamelplaats of wat dan ook. Ik kende de verzamelplaats omdat ik een keer een sloepenrol heb meegemaakt aan boord, één van mijn eerdere reizen. Van de kapitein van de 'Waker' hebben we die dag aan boord geen instructies gehad omtrent de veiligheid of oefeningen.

Na het uitvaren heb ik samen met mijn collega Co de procedures en relevante papieren doorgenomen. We hebben het toen gehad over procedures bij het boarden van de schepen met de rubberboot. We hebben die procedure die middag op zee nog even geoefend. Met pakken aan, naar beneden gaan, even rond het schip varen en weer inpikken en omhoog komen. Alles ging goed.

Op zee zijn we boven Texel langs gevaren. Die middag tot een uur of vier (16.00 uur) hebben we nog een aantal controles uitgevoerd op zee. We besloten om pas na het eten weer een aantal controles uit te voeren op een andere locatie. Ik besprak dat toen met de eerste stuurman, die had op dat moment de wacht. Na wat administratieve afhandeling van de controles ben ik even op bed gaan liggen en in slaap gevallen. Dat moet omstreeks 16.30 à 17.00 uur zijn geweest. Ik had alleen het gordijntje van de ingang dichtgedaan. Ik had de kustwachthut aan stuurboord voorzijde op het hoofddek.

Opeens werd ik een beetje wakker door stemmen en geschreeuw. Toen ik mijn ogen opendeed rook ik al de brandlucht en zag ik wat licht gekleurde rook in mijn hut. Toen stond ik op en ging kijken wat er aan de hand was. Toen ik mijn gordijn opendeed hoorde ik iemand schreeuwen: 'Brand!' In mijn gedachten hoorde ik nog een alarmbel, ver weg en heel kort. Toen zag ik ineens een zwarte deken op me af komen. Het was heel zwart en ik zag het in een keer door de gang heen 'blazen'. Het ging gigantisch snel! Ik riep mijn collega Co die nog in zijn hut lag aan de andere kant (kustwachthut bakboord voor). Hij kwam meteen zijn hut uit en liep achter mij aan naar boven via het trappenhuis, die deur was open van het trappenhuis.

Op het moment dat we naar boven gingen kwamen we de werktuigkundige Eric Vilijn tegen, die was op weg naar beneden en passeerde ons op de trap. Toen hij naar beneden ging zei hij dat Jan, de hoofdwerktuigkundige, nog beneden was. Toen we net buiten waren aan bakboord hoorde we hem schreeuwen dat hij de uitgang niet meer kon vinden. Ik ging toen naar de gang om hem te roepen en zo door mijn stemgeluid hem naar de uitgang te loodsen. Dat gebeurde terwijl ik op het sloependeck bij de bakboorddeur stond, en hij daar ergens op de gang was. De rook was heel dik en zwart. De verzamelplaats was op het voordek. Aan bakboordzijde was het zo vol met rook dat we daar niet doorheen konden lopen. We moesten voorlangs van bakboord naar stuurboord lopen. Ik teken onze vluchtroute in bijlage 1. Die route was vrij van rook. De kortere (gangbare) route was vol met rook. We waren met zijn vieren. Ik weet niet meer wie de vierde man was. Ik moest erg hoesten doordat ik rook had binnengekregen. Op de verzamelplaats was de rest van de bemanning al aanwezig. Die kapitein heeft daar de koppen geteld. De kapitein was al taken aan het verdelen tussen de bemanning.

Ik ving op dat de kleppen gesloten moesten worden en dat één of twee mensen ademlucht om



moesten doen. Aan de manier waarop iedereen te werk ging maakte ik op dat iedereen wist wat zijn taak was. Ik vond dat er geen paniek was aan boord. Co, de kok en ik hadden geen taak opgedragen gekregen. Wij zijn toen naar het achterdek gelopen omdat daar de meeste ruimte was en het veilig en rookvrij was. De kapitein had ook nog opdracht gegeven om het anker te laten vallen.

Aan de achterkant konden ze de kleppen niet dicht krijgen. Er stonden ook vuilniscontainers voor. Die hebben ze eerst weggehaald. (bijlage 1). Op dat moment kwam uit die kleppen nog geen rook. Die kleppen werden gesloten. Ik bleef op het achterdek. Al vrij snel kwam de sleper 'Holland' bij de 'Waker' liggen. Een reddingboot langs zij en een helikopter boven ons. De kapitein wilde ons, mijn collega, de kok en ikzelf snel van boord hebben. Ook omdat we rook hadden binnengekregen. Wij konden toen overstappen op de reddingboot en daarna op de 'Holland'. Daar waren ook artsen aan boord en die hebben ons medisch bekeken. Niet veel later kwam de rest van de bemanning van de 'Waker' op de eerste stuurman en de kapitein na.

Daarna zijn we na een tijdje overgezet op de Hr. Ms. 'Mercur'. Daar heb ik Jan, de hoofdwerktuigkundige, gesproken. Hij vertelde mij het volgende. Hij was net in de machinekamer om voorgaande wtk (Eric Vilijn) af te lossen. Toen hij zijn rondje wilde maken hoorde hij plotseling een soort 'woesj'-geluid en zag een grote steekvlam. Hij beseftte dat als hij ergens anders had gestaan hij er niet meer zou zijn geweest.

Ik zei nog, let op wat je me vertelt want ik ben van de politie. Ik hoorde ook nog dat de werktuigkundige Vilijn voor het eerst aan boord was van de 'Waker'.

Jan, de hoofdwerktuigkundige, heeft me niets specifiek over de machinekamer verteld. Alleen dat hij maar niet snapte hoe het kon gebeuren. Hij vertelde nog dat hij geprobeerd had om te blussen maar dat het maar door bleef gaan en op een gegeven moment zijn blusser leeg was. Daarna is hij maar weggegaan want het werd te warm, zoals hij mij vertelde. Hij heeft mij niet verteld hoe hij uit de machinekamer is gegaan. Hij kwam geëmotioneerd en aangeslagen over, maar wel zo dat hij wist waar hij het over had. Hij kwam helder bij geest over. Hij droeg een overall en had verschroeide hoofdhaaren. Hij was ook zwart van het roet.

Toen er meerdere bemanningsleden bijkwamen is het gesprek gestopt en hebben we het niet meer opgepakt. Met z'n allen onder elkaar spraken we met elkaar over de ernst van de situatie. Inhoudelijk over de brand, toedracht of nasleep, heb ik niets meer meegekregen.

Ik heb foto's genomen en die stel ik beschikbaar voor het onderzoek. De tijd aangegeven op de foto's is de plaatselijke tijd.

Later hoorde ik ook nog dat de noodstop van de motoren in het stuurhuis was ingedrukt maar dat bakboord motor was blijven draaien. De stuurboord motor heb ik ze niet over gehoord. De bemanning had het ook nog over de SOS-afsluiters en dat ze die niet meer konden bedienen door de rook. Over CO₂, brandbluspomp of een generator heb ik niemand gehoord. Op mijn foto's zie je wel dat ze geprobeerd hebben de kleppen in de pijp te sluiten.

Aan de hand van het veiligheidsplan geef ik aan wat ik weet van enkele deuren op het schip. (Bijlage 1) Hoofddek:

Deur 1 open met een klosje eronder. Het was me nooit eerder opgevallen dat deze deur openstond.

Deur 2, staat altijd open.

Deur 3 heb ik nog nooit open zien staan. Die viel nooit in het slot. Er zit een dranger op en de deur ging vanzelf dicht als je er doorheen ging. Dus de deur kwam niet in de post maar je kon die open doen zonder de deurklink te bedienen.

Deur 4, naar de machinekamer stond altijd open. Daar hing mijn pak tegenover. Als je naar binnen keek zag je een trap die rechts naar beneden ging. Andere reizen dat ik aan boord was, was die deur ook geheel open. Omdat we daar omkleden weet ik zeker dat die deur altijd openstond.

Deur 5, dat weet ik niet hoe die stond. Ik ken die deur niet.

Deur 6, deze staat tijdens varen altijd dicht. Als we stilliggen gaat die wel eens open. Als die dicht is gaan we via deur 7 en 8 naar buiten vanaf de gang aan stuurboord (walengang). We gingen daar bijna alleen maar doorheen als we stillagen omdat we dan op weg gaan naar de rib.

LtZ 2 OC Koninklijke Marine J.J.A.E. Brouwers:

Ik ben Oudste Officier aan boord van de Hr. Ms. 'Mercur'. Ik ben eindverantwoordelijk voor de navigatie en voor de inwendige en logistieke dienst en personeelsofficier aan boord. Ik ben direct onder de commandant gesteld.

Toen wij bericht ontvingen van de brand op de 'Waker' hebben we koers gezet naar de 'Waker'. Dat was een uurtje varen. Onderweg daarheen hebben we het schip gereed gemaakt voor assistentie.



Onze assistentie werd gevraagd door de Kustwacht. Wij werden de On Scene Coordinator. Ondertussen hadden we brandteams gereedgemaakt.

Met een KNRM-boot zijn een aantal mensen en materiaal over gezet op de 'Waker'. In totaal vijf personen waaronder ikzelf als 'teamleider'. Daar hadden we overleg met de kapitein en eerste stuurman op het achterdek van de 'Waker'. De kapitein had een ingeseald algemeen plan van het schip. We maakten de afspraak met de kapitein dat hij de eindverantwoordelijke bleef en wij ondersteuning boden.

Er was ook een berger aan boord; deze heet Jeroen en was ook bij de bespreking aanwezig.

Toen we aan boord kwamen zagen we rook komen uit het ventilatierooster van de achteropbouw. We zagen ook rook uit de pijpen komen, ik weet niet meer welke. Er kwam ook stoom van dek door het koelen met water.

Tussendoor was er nog een grote korte rookontwikkeling uit de stuurboord schoorsteen waargenomen door diverse mensen.

We bespraken een plan van aanpak. De kapitein wilde graag met een aanvalsteam naar binnen om de SOS-afsluiters en de deuren van de machinekamer te sluiten. Daarop gaf ik aan dat ik iemand mee wilde in mijn team die kennis had van het schip. Dat bleek die Jeroen te zijn. De eerste stuurman bood zich ook aan maar we kozen voor Jeroen omdat de eerste stuurman al rook had ingeademd.

We gingen naar binnen met twee man met brandweerpakken, ademlucht en communicatie en een dichte brandslang. Water kwam van een mobiele pomp van de KNRM. We gingen naar binnen door deur '1' in bijlage 1. Door het raampje zagen we dat de rook 'stilstond'. Met de deur op een kier zagen we dat er nog steeds niet veel beweging zat in de rook. Toen zijn we naar binnen gegaan.

We hadden ongeveer 65 graden gemeten op de binnenwand van de gang. We hebben deuren '2' en '3' op de bijlage gesloten. En we hebben geprobeerd het deurtje van de SOS-afsluiters te openen. Dat lukte niet doordat die klemde. Daarna trokken we terug naar buiten. Mijn rol was coördineren van het aanvalsteam en communicatie met anderen. Mijn positie was bij deur nr.1 in de bijlage, samen met de kapitein.

De kwartiermeester die de deuren heeft gesloten meldde het volgende: deuren '2' en '3' hebben ze gesloten en de toegang SOS-afsluiters klemde.

In de periode tot de tweede keer dat we naar binnen gingen hebben we ons even teruggetrokken om ons materiaal in orde te maken en voorbereidingen te treffen. Er kwamen intussen nog meer partijen aan boord.

We besloten de CO₂ niet te proberen omdat we uit temperatuurmeting concludeerden dat de brand uit was of zou gaan. In ieder geval nam de temperatuur af. Op een ander bootje hadden ze een goede infraroodtemperatuurmeter.

Uiteindelijk besloten we om met dezelfde club naar binnen te gaan omdat die al bekend was. Toen konden we wel de SOS-afsluiters bereiken en bedienen. Toen is ook de tussendeur nummer 4 (in de bijlage) naar de accommodatie dicht gemaakt. Die stond open. Daarna kwam het team weer naar buiten en hebben ze een inspectieronde gemaakt op het accommodatiesloependeck. Daar was veel rookschade.

Toen ik aan boord de kapitein sprak, vertelde hij mij het volgende:

Er was snel veel rook. Er was nog VHF-contact geweest tussen de sleepboot 'Holland' en de 'Waker'. Door de rookontwikkeling moest de kapitein van de brug af. Hij had geen tijd om alarm te geven. Wel heeft hij de noodstoppen van de motoren gebruikt. Het ging allemaal te snel om alarm te geven op de DSC. Later is hij teruggegaan naar de brug om een mobiele VHF te halen. Hij moest zich daarbij laag houden zoveel rook stond er in de brug.

Hij vertelde dat vermoedelijk deur '2' en '3' open stonden. Deur '4' wist hij niet zeker maar dat moest wel want er was snel veel rook op de brug.

De eerste stuurman was het niet gelukt om de CO₂ te bedienen omdat het te heet was. Hij vertelde ook nog dat bemanning met ademlucht de brandkleppen boven in de schacht van de machinekamer hebben gesloten.

De 23^{ste} september ben ik teruggegaan aan boord van de 'Waker' toen die voor de kant lag in Den Helder. Ik ging daar foto's nemen om een presentatie te maken voor de Marine. Toen heb ik de kapitein weer gesproken. Uit nieuwsgierigheid heb ik nog vragen gesteld. Hij vertelde hoe hij ervaren had dat de bemanning in afwachting was geweest van zijn acties. Dat zijn gemoedstoestand belangrijk was voor de gehele situatie. Hij vertelde over de tussendeur (nr. 4) dat die niet vanzelf sloot als je die verder dan een bepaald punt opendeed. De deurdranger sloot de deur dan niet meer.



Hij vertelde ook nog dat iemand van de bemanning een brandpak en perslucht voorgaats had getrokken. Daarbij had hij rook binnengekregen. Toen hij daarna de perslucht opzette, ging hij hyperventileren, waarschijnlijk omdat hij rook had binnengekregen.

Hij vertelde ook dat geconcludeerd was uit onderzoek dat de temperatuur hoger is geweest dan 1000 graden omdat koolstofdeeltjes van de nokkenas van bakboord hoofdmotor verbrand/weg waren. De gesmolten aluminium resten in de blower gaven een temperatuur aan van meer dan 600 graden. Hij vertelde ook dat de tweede werktuigkundige door deur nr. 2 was gevlucht.

De presentatie voeg ik toe aan mijn verklaring. Die presentatie ga ik ook nog aan de KNRM geven.

Bevelvoerder Korps West W. Fokkens:

Ten tijde van de brand op de 'Waker' was ik de bevelvoerder van Korps West die ter plaatse is geweest. Wij waren met acht man naar het schip gevaren met de 'Terschelling'. Om 18.48 uur zijn we opgeroepen door de alarmcentrale Friesland. Het verzoek was om ter plaatse te gaan met extra blusmaterieel. We namen een mobiele brandbluspomp mee en adembescherming met reserveflessen.

Er ging ook een Officier van Dienst mee (OVD), hij verzorgde de communicatie met de alarmcentrale. Ongeveer half tien (21.30) waren we ter plaatse. Ik had gevraagd om contact met de leidinggevende aan boord van de 'Waker'. Dat contact ging via de 'Mercurus'.

We kregen de opdracht via de 'Mercurus' om aan boord te gaan met adembescherming. Vanaf dat we aan boord waren verliep het overleg via de bergingsinspecteur. Aan boord waren verder bergers van bergingsbedrijf Noordgat (rederij Noordgat). Er waren jongens van de Marine aan boord, er waren leden van de KNRM aan boord, waaronder Ger Smit en de eerste stuurman en kapitein van de 'Waker' waren aan boord. Ik heb aan boord niemand ontmoet van het machinekamerpersoneel.

Het verzoek van de bergingsinspecteur, deze had de leiding, was om als back-up team te fungeren. Er was een team van de bergers (een jongen van Noordgat) en Marine aan boord, een gecombineerd team. Die gingen naar binnen om de SOS-afsluiters dicht te doen. Gelijktijdig zouden ze de tussendeur naar de accommodatie dichtdoen. Wij waren in beginsel back-up. Gelijktijdig gingen ze met temperatuurmeters naar binnen.

Ik heb gehoord dat ze de machinekamerdeur dicht hebben gedaan toen ze (het gecombineerde berger/Marine-team) de eerste keer naar binnen gingen.

Dat plan is zo uitgevoerd. De accommodatiedeur (tussendeur) is dichtgedaan en de SOS-afsluiters zijn dichtgetrokken. Wij zijn toen niet naar binnen gegaan. Er is toen ze terugkwamen besproken dat ze niet alle SOS-afsluiters hadden kunnen sluiten. Die jongen van 'Noordgat' (Jeroen van der Himst) kwam met een briefje waarop hij schreef welke afsluiters hij had kunnen sluiten. Aan de hand daarvan werd bekeken op een tekening welke tanken waren gesloten. Die jongen had op de 'Waker' gevaren en was erg bekend met het schip.

Er kwam nog rook uit de deur van de walengang naar buiten toen dat team naar binnen ging. Het was geen pikzwarte rook maar het stond vol met koolmonoxide. Ze namen een waterslang mee naar binnen voor bescherming. Het water kwam van een mobiele pomp van de bergers. De nooddiesel van de 'Waker' deed het niet. Kapitein en stuurman waren er ook constant bij.

Daarna kregen wij opdracht om de acetylene-flessen te controleren. Die konden wij verwijderen. Daarna bekeken we de zuurstofflessen in het hok daarnaast. Dat hok was nog warmer. We hadden daar een waterstraal nodig, maar de mobiele pomp op die plek begaf het toen. Toen kwam blusvoorziening van de 'Terschelling'.

Toen ik hoorde dat de CO₂ nog niet was toegelaten heb ik voorgesteld aan de bergingsinspecteur om dit door ons te laten doen. Hij wilde wachten want zijn voorkeur was te wachten op specialisten van RISC en op dat moment was de brand onder controle. Dat was geconstateerd aan de hand van temperatuurmeting en controles.

De RISC-mensen waren al onderweg.

Wij zijn toen van boord gestapt en terug gegaan naar de Terschelling om onze pakken te drogen om later weer in actie te kunnen komen.

Toen RISC het bovendek (het winchdek) had gecontroleerd gingen wij weer terug aan boord (ik inclusief vier man). Toen kwam het verzoek om RISC te assisteren bij het naar binnen gaan van de machinekamer. Daar was een man van mij bij (ik dacht Kees Otter). Daar constateerden ze dat de brand uit was. De man van RISC had het veiliggesteld door middel van metingen. Ze constateerden



een klein smeulend vuurtje in de kabelboom tussen de twee motoren bij de turbo's. Daarvoor, tegen de controlekamer aan, was een klein brandje op het werkbankje. Ze constateerden ook dat de brandstofleiding op de bakboord hoofdmotor nog lekte. Daar stroomde nog brandstof uit.

Volgens mij hebben de mannen van RISC toen eerst de brandstoftoevoer afgesloten. Daarbij kregen ze hulp van de bergers (Jeroen van der Himst). Bij de boosterpompen hebben ze de afsluiters dichtgedraaid van de brandstof. Daarna zijn ze met een slang naar binnen gegaan om de vuurtjes te doven.

Het winchdek is niet door onze brandweer geïnspecteerd. Daarna begonnen we met ventileren. Daar hebben we bij geassisteerd. We hebben daarvoor deuren van de machinekamer en de accommodatie opengegooid.

Ik ben toen zelf ook de machinekamer in geweest met adembescherming. Ik zag dat de bakboordsmotor aan de voorkant verbrand was. Aan de hele voorkant van de motor (het kopse eind) zag ik brandstofsporen. Ik zag ook dat die brandstofcompensator (demper/ accumulator) ernaast lag. Op het bordesje ter hoogte van de turbo. De bergers hadden dat ook geconstateerd. Daarna zijn we van boord gegaan met de 'Frans Hogewind'.

Toen wij aan boord kwamen kwam er nog rook uit bakboord ventilatie. Die ventilatie lamellen onder de brug.

Motordrijver G.H. Smit:

Ik ben motordrijver van de reddingboot 'Arie Visser'. Ik ben docent/instructeur op de Zeevaartschool van Terschelling, de technische kant.

Hiervoor voer ik bij Smit Lloyd en daar heb ik als hoofdwerktuigkundige op de 'Smit New York' gevaren, een zusterschip van de 'Waker'. Ongeveer een half jaar had ik daar aan boord gezeten.

Die avond kregen we alarm binnen van het KWC (kustwachtcentrum). Op mijn pieper staat het alarm nog, dat was 18.29 uur. We zijn toen naar de 'Waker' gevaren. Dat was een half uurtje reizen in totaal. Ik bood mijn assistentie aan op de 'Waker'. Dat deed ik bij de berger die toen al aan boord zat. Dat was rederij Noordgat. Dat werd geaccepteerd. Toen stapte ik aan boord van de 'Waker'.

Ik ontmoette daar Arjen de Boer en Jeroen van der Himst van rederij Noordgat. Jeroen had op dat schip gevaren of het zusterschip, ook als Hwtk. Van de 'Waker' zelf liep de kapitein nog rond en ik meen een stuurman, de rest was er al vanaf. Die zaten dacht ik op de sleper 'Holland'.

We hebben eerst gekeken of de brandkleppen dicht waren. Er stonden er nog een aantal open. Stuurboord schoorsteen stond nog open. Daar kwam erg veel rook uit. Wij konden ze snel dichtmaken omdat de rook al een stuk minder erg was. De kleppen in bakboord pijp zaten wel dicht.

Op het voorschip troffen Jeroen en ik een brandweerpak aan toen we een inspectieronde maakten. Dat zat in een kist die aan dek stond, daar was die kist neergezet door iemand; het was geen plek waar je zo'n kist opbergt. We hadden overleg op het achterdek, daar was dacht ik ook een brandweeruitrusting. Die lag daar.

Bij het trossenruim zat een opening waar de sleepdraad uitkwam waar ook af en toe rook uit kwam. Doorlopend kwam er een beetje rook uit de ventilatieroosters onder de achterkant van de brug. Meer vanuit de bakboordskant dan stuurboordkant. Daar heb ik zelf geen kleppen nagelopen.

Op een gegeven moment zijn Jeroen en iemand van de Marine naar binnen gegaan om te proberen de SOS-afsluiters dicht te krijgen. Ze namen een brandslang met water van een mobiele pomp van rederij Noordgat mee. Ze zouden ook kijken of ze deuren konden sluiten. Door de deur op het achterdek (stuurboord) naar de walengang gingen ze naar binnen. Bij het openen van die deur kwam daar niet veel rook uit. Verder in de gang was wel veel rook. Ik hoorde van Jeroen dat de machinekamerdeur en die tussendeur naar de accommodatie open stonden.

We hadden gehoord van de kapitein dat die accommodatie tussendeur nog open stond en dat de SOS-afsluiters niet waren bediend. Daar hadden ze geen tijd voor gehad. We hadden een veiligheidsplan aan dek liggen waarop we konden zien waar ze zaten. Maar Jeroen en ik wisten het nog omdat we bekend waren met het schip.

Dat plan lukte gedeeltelijk. De deuren konden gesloten worden, deur naar de machinekamer en de tussendeur naar de accommodatie. Maar de SOS-afsluiters konden ze niet bereiken. Het deurtje zat teveel klem en ze konden die niet open krijgen. Het slot konden ze er nog wel afhalen. We hadden nog overwogen om CO₂ toe te laten maar dat niet gedaan. We dachten dat het vuur waarschijnlijk al uit of



bijna uit zou zijn. Ze zijn toen niet meteen teruggegaan om het SOS-station met een breekijzer te openen.

Met 1 set flessen konden ze de eerste poging doen.

Het was al dood schip toen ik aan boord kwam. Ook de noodgenerator draaide niet. De hoofdmotor draaide nog wel. Ik meen de stuurboord hoofdmotor. Dat zag ik aan de rook die uit de schoorsteen kwam.

We voelden dat het sloependek al warm was ter hoogte van de messrooms. Daar stond ook koelwater op van verschillende boten.

Na overleg zijn we gaan koelen aan de andere kant omdat daar gas en zuurstof stond. De acethyleen en zuurstof hebben we verwijderd.

De tweede keer dat ze naar binnen gingen in de walengang konden ze een aantal SOS-afsluiters dichtzetten. De tussendeur naar de accommodatie stond toen al dicht.

De bergingsinspecteur van Svitzer kwam misschien rond een uur of 21.00 uur aan boord, denk ik. Jeroen was degene die de SOS-afsluiters uiteindelijk ging sluiten. Hij had gemerkt of gevoeld dat ze niet allemaal dicht waren gegaan.

Er bleef gedurende de hele tijd rook komen uit de doorvoeringen van de sleepkabels, de ventilatie-roosters aan de achterkant onder de brug en uit een hutraam aan stuurboord. Ik dacht op het bakdek. We vroegen nog aan de kapitein hoeveel brandstof hij aan boord had maar dat wist hij niet. Later had Noordgat contact met de hoofdwerktuigkundige op de VHF en die wist het wel.

De kapitein was erg geschrokken, hij zei nog dat hij blij was dat iedereen eraf gekomen was.

Secretaris van de KNRM Terschelling W. Hofman:

Ik ben secretaris van de KNRM op Terschelling. Ik ben lokaal verantwoordelijk voor de reddingboten van Terschelling. Ik ben leraar op de zeevaartschool op Terschelling en oud- stuurman van de 'Smit Houston', nu de 'Waker'.

Ik kreeg de melding door van de Brandaris dat nabij de Schuitemgat Verkenningboei door de sleepboot 'Holland' gemeld was dat de 'Waker' brand had. Andere reddingboten waren ook gealarmeerd. De brandweer nog niet. De tijd van de melding kan ik nu niet traceren, maar ik weet zo goed als zeker dat het 17.55 uur was.

Na zo'n melding vindt er afstemming plaats met reddingbootschippers. De samenstelling van reddingbootbemanning kan worden aangepast aan de hand van soort melding.

Toen zijn de 'Arie Visser' en 'Frans Hogewind' daarheen gegaan.

Ik blijf dan verder stand-by op Terschelling om eventuele ondersteuning te regelen.

De schipper van de 'Arie Visser' had nog gevraagd of de brandweer mee zou moeten.

Ik ben niet meer formeel om hulp gevraagd. De 'Terschelling' is later afgereisd met de brandweer. We hebben niemand anders dan de bemanning van de reddingsboten naar de 'Waker' gebracht.

Een bemanningslid van de 'Frans Hogewind' heeft op de 'Mercur' geassisteerd met 'on scene coördination'.

Er werd mij gemeld dat alleen de kapitein en de stuurman nog aan boord zaten. De rest zat op de sleper 'Holland'. Voor ons was ons werk daarmee formeel gedaan, mensen waren veilig gesteld. Daarna zijn de schippers van de reddingboten behulpzaam geweest aan de On Scene Coördinator.

Het is niet ongebruikelijk om alle stations te alarmeren bij een calamiteit als deze.

L.G. Vliegers van de 'Holland':

De 'Holland' is een geregistreerd varende monument.

In 1951 gebouwd als bergingssleepboot, met als extra passagiersruimten om in de zomermaanden passagiers te vervoeren tussen Harlingen en Terschelling.

Tot 1975 actief in de berging en sleepvaart, daarna verhuurd aan Rijkswaterstaat, Directie Noordzee als onderzoeksvaartuig en als zodanig verbouwd en aangepast.

Vanaf 2000 eigendom van de Stichting Zeesleepboot Holland en zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat terug gerestaureerd.

Het schip heeft een door IVW afgegeven verklaring om met max. 80 dagpassagiers te varen in vaargebied C.



Op maandag 7 september 2009 voeren wij met de 'Holland' van Vlaardingen naar Harlingen. Aan boord waren buiten de negen bemanningsleden 45 gasten. Het was opkomend water, dus een NO-gaande getijstroom boven de eilanden. Wind ZW 3 à 4 Bft., kalme zee, bewolkte lucht, zicht matig tot goed.

Rond 17.50 uur meldden wij op VHF-kanaal 2 aan VC Brandaris dat we het Stortemelk in voeren met Harlingen als bestemming. Kanaal 16 bleef stand-by.

De 'Waker' hadden we gezien even oost van de Racon-boei ZS.

Ter hoogte van boei ZS 5, (18.00 uur) kwam een bemanningslid op de brug met de melding: 'Kijk eens hoe die Waker rookt!'

De 'Waker' bevond zich toen ter hoogte van de Racon-boei en voer in ZW-richting op een afstand van ongeveer 3 mijl.

Uit en achter de schoorstenen vandaan kwam een enorme zwarte rookwolk.

In eerste instantie dacht ik dat er misschien een oefening van en met de Kustwacht gaande was, daar er verder niets gemeld werd.

Via kanaal 2 aan de Brandaris gevraagd of men daar iets van een oefening wist, het antwoord was ontkennend.

Daarna de 'Waker' op hetzelfde kanaal opgeroepen met de vraag waar ze mee bezig waren. Hierop kreeg ik ten antwoord dat er brand in de machinekamer was en men vanwege de rookontwikkeling niet meer in de brug kon komen.

We zijn direct omgedraaid (18.05 uur) en volle kracht naar de 'Waker' gestoomd.

De VC Brandaris en het KWC Den Helder op de hoogte gebracht van de situatie, welke instanties de hulp- en reddingsdiensten hebben gealarmeerd.

Te 18.15 uur in de directe nabijheid van de 'Waker' en aangeboden om opvarenden over te nemen. Aan boord bevonden zich 12 personen.

Door het inmiddels gearriveerde bergingsvaartuig 'Hurricane' van Terschelling werden drie personen van de 'Waker' naar de 'Holland' gebracht; te weten de kok en twee KLPD-functionarissen. Deze mensen hadden volgens de kapitein van de 'Waker' last van ingeademde rook.

Onder onze passagiers bevonden zich twee huisartsen, welke de mensen hebben onderzocht en waarbij ze niets verontrustends hebben kunnen vinden.

Even later was ook het Terschellinger bergingsvaartuig 'Tempest' ter plaatse.

Voor alle zekerheid werd door ons een zuurstofset van de 'Arie Visser' overgenomen.

Van de 'Waker' om 18.30 uur het verzoek gekregen om perslucht en sterke lantaarns over te zetten, waar gebrek aan was.

Er werden vier sets perslucht plus twee reserveflessen en twee Maglite lantaarns overgezet door de 'Tempest'.

Inmiddels waren de reddingboten van Terschelling en Vlieland ook aanwezig. De 'Hurricane' en de reddingboot 'Arie Visser' waren begonnen de scheepshuid te koelen.

Van de 'Hurricane' werd regelmatig middels infrarood doorgegeven waar de warmtebronnen zich bevonden.

Zelf konden we hiermee niet helpen. Wij hebben geen bergingsbluspomp meer.

De pomp welke wel aan boord is levert niet voldoende druk om de afstand tussen de schepen te overbruggen. Het was niet verantwoord om met gasten aan boord langs zij een brandend schip te gaan.

Rond 18.40 uur werden door de 'Arie Visser' nog zeven bemanningsleden van de 'Waker' gehaald en bij ons aan boord gezet. Sommigen werden van droge kleding voorzien.

Een van de machinisten was door het vuur de machinekamer uit gevluht en had hierbij wat schroeischade opgelopen. Dit werd door de artsen bekeken en behandeld.

Gedurende de gehele tijd bleef de 'Waker' op één motor zeer langzaam doorvaren in zuidelijke richting. Op een gegeven moment is het schip, met draaiende motor, ten anker gegaan. Het anker werd een tijdje meegesleept, totdat de motor stopte, of gestopt werd, waardoor het schip op de inmiddels lopende ebstroom rond draaide.

Om 19.30 uur arriveert de Hr. Ms. 'Mercur' ter plaatse en wordt door het KWC als On Scene Coördinator aangewezen.

Daar wij niets meer konden doen, werd in overleg met het KWC en de 'Mercur' besloten om de bemanning, samen met een van de artsen, over te brengen naar de 'Mercur'. Dit werd door de 'Arie Visser' gedaan.

Te 19.40 uur werden wij bedankt en zetten koers naar Harlingen, waar wij te 21.40 uur aan de Nieuwe Visserijkade afmeerden.

Van één der machinisten hoorden we het volgende verhaal:



Hij had net zijn collega afgelost en zag een vuurbal op zich afkomen. Hij was direct de machinekamer uitgevlucht naar de brug om er melding van te maken. Waarschijnlijk was er een brandstofleiding gesprongen en was er brandstof in de blower terecht gekomen. Door de rookontwikkeling waren de SOS-afsluiters niet te bereiken en/of te sluiten.

3. Tijdens een hoorzitting van een commissie uit de Raad op 31 maart 2010 heeft verklaard:

Eerste stuurman K. Drent:

In het algemeen is er een vaste bemanning aan boord. Die reis viel ik in; ik was ongeveer anderhalve week aan boord. De kapitein en ik liepen een wacht van zes uur op, zes uur af.

De brand- en de sloepenrol zijn gekoppeld aan de hutnummers. Iedereen had een vaste functie.

Ik was net van wacht gekomen en stond buiten aan dek. Opeens zag ik veel rook en begon het schip langzamer te varen. Op de brug aangekomen wist ik dat er brand was uitgebroken.

De kapitein had inmiddels via de VHF contact met de 'Holland'. Er waren drie draagbare VHF's op de brug.

Op een gegeven moment was er veel te veel rook vanuit de accommodatie de brug ingestroomd. Wij konden de twee brandpakken van de brug nog meenemen, maar die in de accommodatie, bij de verzamelplaats nabij de blauwe zaal, waren niet meer bereikbaar. Daarom is iedereen, in opdracht van de kapitein en mij, naar de bak gegaan. Binnen vijf minuten was iedereen daar.

Op de bak heb ik, in opdracht van de kapitein, koppen geteld. De onderlinge communicatie ging mondeling. De kapitein en ik hadden samen de brug verlaten.

Op de bak was de bemanning volledig. Daar hebben de tweede WTK en een matroos de twee brandpakken van de brug aangetrokken. Vervolgens zijn zij in opdracht van de kapitein, met perslucht, de brandkleppen gaan sluiten. Dat was de standaardprocedure. Op een gegeven moment begon de matroos te hyperventileren en ik heb toen zijn taak overgenomen. Ik had de leiding over het sluiten van de brandkleppen in de schoorsteen. De bootsman, een andere matroos en, volgens mij, ook een olieman waren ook bezig met het sluiten van brandkleppen. Ik vermoed dat ze dit uit zichzelf hebben gedaan, ik weet dit niet zeker.

Ik ben samen met de tweede WTK de schoorsteen ingegaan. Eén brandklep kon niet meer worden gesloten in verband met de hitte en de rook. Volgens mij zijn verder alle brandkleppen gesloten. De brandkleppen in de schoorsteen konden alleen daar worden geopend en gesloten, niet op afstand. Daarna is besloten om aan stuurboordzijde de noodafsluiters dicht te doen via de walengang. Ik had de leiding over die ploeg. De bootsman had mijn lifelijf vast. Naarmate wij vorderden werd het steeds warmer. Ik laat u in een tekening zien tot waar wij zijn gekomen. De deur nabij de motorcasing stond open. Ik toon u in de tekening welke deuren open en gesloten waren. Inmiddels waren de 'Holland' en andere schepen in de buurt. Er waren nog geen bemanningsleden van die schepen op de 'Waker' overgestapt. Toen we in verband met de hitte niet verder konden zijn we teruggegaan. Ik heb de kapitein toen verteld dat wij niet verder konden. De kapitein heeft toen besloten dat het schip verlaten moest worden. Iedereen, met uitzondering van de kapitein en ik, is toen van boord gegaan. De KNRM was in de buurt en men zou naar dat schip overstappen. Dat deed men vanuit de 'rescue zone' waar een deur in de zijde van het schip was. De RIB kon niet meer overboord gezet worden in verband met het ontbreken van stroom. De reddingvloten zijn niet gebruikt.

Inmiddels was een bergingspersoon aan boord gekomen, deze werkte volgens mij voor Noordgat. Hij sprak met de kapitein; de andere bemanningsleden waren toen al van boord. Ik heb samen met de berger nog geprobeerd de brandklep in de schoorsteen te sluiten. Ik droeg toen geen perslucht meer. De berger droeg een overall. Wij liepen met een brandslang de schoorsteen in en hebben de klep kunnen sluiten.

Er zijn ook nog andere mensen aan boord gekomen, ook de brandweer van Terschelling. Daarna ben ik niet meer actief bij de brandbestrijding betrokken geweest; ik fungeerde meer als informant en toeschouwer.

Nadat de brand was geblust en wij weggesleept zouden worden, hebben de kapitein en ik het anker, met een boeitje erop, laten slippen. Vervolgens zijn we weggesleept. De kapitein en ik waren toen op de brug. De bergingsinspecteur van Svitzer, die in de loop van de nacht aan boord was gekomen, coördineerde de operatie.

De noodstoppen voor de ventilatie waren op de brug en in de accommodatie.

De airco was destijds kapot, daarom stonden alle deuren open.

De noodbrandbluspomp werd bediend vanaf de bak. Deze pomp werkte niet in verband met het ontbreken van stroom; deze was al snel uitgevallen. De pomp kon niet handmatig gestart worden.

Andere schepen hebben de 'Waker' met water gekoeld. Er is ook nog op specifieke plaatsen gekoeld.

Er waren geen op afstand zelfsluitende branddeuren aan boord.

Er waren drie tonnen aan dek, nabij de nylon winch, die bestemd waren voor het afval.



4. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 26 en 27 april hebben aanvullend verklaard:

Oudste officier van Hr. Ms. 'Mercur' J.J.A.E. Brouwers:

Ik ben niet door het KLPD gehoord.

De 'Mercur' is een torpedowerkschip dat ondersteuning verleent bij onderzeebootoperaties. Wij voeren destijds op de Noordzee richting het noorden. Ik was toen de officier van de wacht op de brug. Op een gegeven moment vinggen wij communicatie op tussen de 'Waker' en de sleepboot 'Holland'. Op een afstand van ongeveer 13 mijl zag ik een rookpluim en wij hebben toen koers gezet naar de 'Waker'.

Wij hebben contact gemaakt met de Kustwacht en de 'Mercur' is toen aangewezen als 'On Scene Coordinator' (OSC). Toen wij later die avond vertrokken, is deze taak van ons overgenomen door de 'Barend Biesheuvel'.

Ik kwam om ongeveer 19.15 à 19.30 uur als teamleider aan boord van de 'Waker' samen met een team van ons schip. Van de 'Waker' waren daar alleen nog de kapitein en de eerste stuurman. Verder waren er een aantal personen van de KNRM en iemand van een bergingsmaatschappij, de heer Jeroen van der Himst aan boord. Omdat hij een vaarverleden op de 'Waker' had, is hij aan mijn team toegevoegd. De 'Mercur' lag op ongeveer 25 meter van de 'Waker'.

Ik heb gevraagd wat er gebeurd was en mij werd toen verteld dat er brand in de machine- kamer was uitgebroken. Ik heb toen de diensten van mijn team aangeboden. Er is toen duidelijk gemaakt dat de kapitein van de 'Waker' te allen tijde eindverantwoordelijk zou blijven.

Het was mij opgevallen dat de 'Waker' ten anker lag; dat was waarschijnlijk al eerder gebeurd. Ik vond dat een goede actie.

Ik weet niet of de hoofdmotor nog draaide, daar heb ik niet zo goed op gelet. Het schip was wel spanningsloos. Hierdoor was ook de ventilatie uitgevallen.

Tijdens het koppen tellen dat men op de bak had gedaan, was gebleken dat de deuren '2' en '3' open waren geweest. Zij hebben waarschijnlijk op een haakje gestaan.

In en buiten de schoorsteen is getracht alle toegangen tot de machinekamer af te sluiten.

Ik heb zelf geen vlammen gezien, wel dikke rook en waterdamp als gevolg van de koeling met water. Deze koeling vond plaats aan boord van de 'Waker' zelf en vanaf andere schepen die in de buurt lagen. Er werd daarvoor onder meer een mobiele brandbluspomp gebruikt. Ik heb geen mobiele pompen aan boord gebracht, die hebben wij niet.

De eerste stuurman had geprobeerd CO₂ toe te laten, maar dat was hem niet gelukt. Wij hebben in ons overleg met de kapitein, eerste stuurman en Jeroen van der Himst nog wel gesproken over het toelaten van CO₂. Wij achtten dat niet opportuun gezien de situatie en het gevaar waar de mensen in terecht zouden kunnen komen. Ik wist niet waar de toelatings-punten van de CO₂ zich in de machinekamer bevonden.

Er is een brandteam samengesteld dat gebruikt maakte van brandpakken, perslucht en maskers. De perslucht komt uit dubbele flessen met een druk van 200 bar. Wij kunnen deze aan boord van de 'Mercur' zelf vullen. Van dit vullen is geen gebruik gemaakt; wij hebben alleen sets gebruikt die al klaar voor gebruik waren.

De eerste stuurman is niet met dit team mee naar binnen gegaan. Ik toon u op bladzijde 030 van uw dossier waar men de accommodatie is ingegaan. Je kon toen zien dat de rook stil stond. Het streven was om de brandstofafsluiters in de accommodatiegang aan stuurboord dicht te zetten. Deze afsluiters bevinden zich dus buiten de machinekamer. Dit sluiten lukte niet. Ik kreeg te horen dat het deurtje, een halve bij een halve meter, van de kast van de SOS-afsluiters klemde en niet open ging. Na twee uur werd door dezelfde mensen een nieuwe poging gedaan, met andere pakken en verse perslucht. In tweede instantie lukte het wel de brandstofafsluiters te sluiten. Toen is ook deur nummer 4 gesloten. Door deze deur had de rook de brug bereikt.

Inmiddels waren ook de heer Barbier van Svitzer en de lokale brandweer gearriveerd. Ook met hen is uitgebreid overleg gevoerd.

Als positief punt van deze operatie wil ik vermelden dat er zeer goed is samengewerkt tussen alle personen die voor een groot deel vreemden voor elkaar waren. De kapitein heeft zeer goed leiding gegeven en de eerste stuurman beschikte over een goede kennis van het schip.

Bergingsinspecteur van Svitzer Salvage J.G.P. Barbier:

Ik ben bergingsinspecteur bij Svitzer Salvage. Mijn vakgebied is het bergen van schepen.

Ik ben niet door de Scheepvaartinspectie of het KLPD gehoord.

De 'Waker' is een schip van mijn rederij. Ik ben in de loop van de avond aan boord van de 'Waker' gekomen. Het kantoor had mij gebeld. Ik ben aan boord van de reddingboot van Harlingen gestapt en naar de 'Waker' gevaren. Daar aangekomen zag ik een armada van schepen die hulp wilden verlenen. Ik had gehoord dat er brand aan boord van de 'Waker' was, maar het was mij onduidelijk waar en in welke mate.



Nadat ik aan boord ben gegaan trof ik daar de kapitein en de eerste stuurman van de 'Waker' aan, de heer Brouwers van de 'Mercur' en zijn team en de heer Jeroen van der Himst van een bergingsbedrijf. Ik kende de kapitein goed. Er is toen overleg met iedereen geweest. Mijn advies was om eerst orde op zaken te stellen en te analyseren wat het probleem precies was.

Het bleek dat er brand in de machinekamer was. Wat mij betreft was de brand toen al ingekapseld en de feitelijke brandbestrijding was toen al gebeurd. Er waren veel mensen aan boord. Als het een erg grote brand zou zijn geweest, hadden er niet zoveel mensen aan boord kunnen zijn geweest.

Mijn hoofdtaak was ten eerste om te bezien waar iedereen mee bezig was, mede in verband met de veiligheid van de mensen. Ten tweede moest voorkomen worden dat er vervuiling buitenboord zou optreden en ten derde moest getracht worden om het schip te behouden.

Er was erg veel rook aan boord maar geen grote hitte. Er waren mensen bezig met het koelen van het schip; het was een grote operatie. Er werden mobiele brandbluspompen en generators gebruikt. De temperaturen werden regelmatig gecontroleerd. Het schip was volledig dood.

Ik heb mij niet bezig gehouden met de brandkleppen, dat was volgens mij al gebeurd voordat ik aan boord kwam.

Om diesels te stoppen moet je de brandstoftoevoer afsluiten. Toen ik aan boord kwam draaiden de diesels niet meer.

Een brandbestrijdingsploeg was de accommodatie ingegaan en hadden een aantal deuren, ik dacht twee, gesloten. Ik toon u in een tekening van uw dossier waar dit is gebeurd. Ik weet niet welke andere deuren er open hebben gestaan.

Men heeft ook geprobeerd de brandstofafsluiters te sluiten, maar dit is niet gelukt. De kast van de SOS-afsluiters bevond zich in de walengang, dus buiten de machinekamer. De afsluiters zijn oliebediend. Na een bepaalde tijd te zijn verwarmd kunnen ze niet meer bediend worden. Het sluiten had daarom niet meer de hoogste prioriteit.

Het bijzetten van de noodgenerator had wat mij betreft niet zoveel zin omdat er heel veel vanaf andere schepen met water werd gekoeld.

Er is wel over CO₂ gesproken, maar het toelaten werd niet meer opportuun geacht.

Op verzoek van mijn maatschappij en mij zijn mensen van RISC uit Rotterdam aan boord gekomen. Zij zijn gespecialiseerd in brandbestrijding aan boord van schepen.

Op een gegeven moment was de brand onder controle. De brandweer is met een warmte-camera en een gasmeter de accommodatie ingegaan om te kijken of het veilig was om de machinekamer te betreden.

Gedurende de nacht zijn deuren in de machinekamer, accommodatie en trossenruim open gezet om te ventileren.

Ik ben anderhalve dag later in Den Helder van boord gegaan.

De 'Waker' was dermate beschadigd dat het schip gesloopt zal worden. Er is een ander schip aangewezen dat de taken van de 'Waker' overneemt.

Ik weet niets van reparaties in de machinekamer in de zomer.

Tweede werktuigkundige E.J. Vilijn:

Ik herinner mij nog de verklaring zoals ik die eerder aflegde ten overstaan van de scheepvaartinspectie en zoals weergegeven in het dossier. Volgens mij klopt die verklaring.

Ik heb mijn MM-diploma gehaald op de Scheepvaartschool in Rotterdam. Dat is ongeveer 13 of 14 jaar geleden. Sindsdien heb ik in de berging bij Wijsmuller en Svitzer gewerkt. Mijn standplaats was IJmuiden. Ik heb ook bij de marine op een mijnenveger gevaren, dat was ruim voordat ik bij Wijsmuller en Svitzer werkte. Ik zit nu nog steeds in vaste dienst bij Svitzer als machinist en duiksupervisor in de berging. Gezien mijn eigen leeftijd ben ik gewend op oudere schepen zoals de Waker te varen.

In de twee weken dat ik aan boord van de 'Waker' was voorafgaand aan het ongeval, is alles eigenlijk best goed gegaan. Alles functioneerde normaal. Bij mijn laatste controle voorafgaand aan het ongeval was ook alles in orde. Nadat ik mijn eigen dienst had afgerond op de betrokken dag, ben ik de walengang in gelopen omdat ik het koelwater nog wilde controleren. Toen ik op een rooster stond bij de motorcasing boven de stuurboordmotor kwam er een lichtflits en vlammen en vervolgens kwam er ook rook naar boven uit de machinekamer. Een en ander gebeurde erg onverwacht. Het was een situatie van secundewerk. Ik ben toen vanuit de motorcasing weer de gang in gegaan en ik heb toen geprobeerd de deur dicht te krijgen. Op de tekening bij mijn verklaring wijs ik u aan welke deur dat is. Ik hoor u zeggen dat dit overigens een tekening is waar de naam Willem Leegwater op staat. Ik bedoel in ieder geval deur nummer 2 op deze tekening. Ik kreeg de deur niet dicht door de vlammen. Ik had deze deur zelf open gemaakt om naar de tank te kijken. Op dat moment was ik kortstondig in paniek. Ik weet daarom niet meer precies in welke richting ik op dat moment van het schip liep, naar voren of naar achter. Ik was enorm geschrokken. Na het ongeval was ik ook enigszins het tijdsbesef kwijt. Ik was bezorgd en wachtte op Jan. Ik weet niet hoe lang het duurde voordat Jan naar boven kwam. Toen ik zag dat hij mij passeerde, ben ik achter hem aangelopen naar het voorschip toe.

Ik ben zelf niet gewond geraakt door het ongeval. Mijn wenkbrauwen waren wel licht geschroeid, maar dat is niets ernstigs. Bij mijn weten is er ook niemand anders gewond geraakt. Wel hadden twee man rook ingeademd. Nadat iedereen verzameld was op het dek, ben ik op verzoek van de kapitein de



brandluisen van de twee schoorstenen gaan sluiten. Bij het sluiten van de brandluisen was ik uitgerust met een brandpak en perslucht. Ten aanzien van de brandluisen van de schoorstenen kan ik u vertellen dat ik die aan bakboord heb weten te sluiten, dat de bovenste vier gesloten waren en dat ik het ten aanzien van de luisen onder niet meer zeker weet, maar dat ik gehoord heb dat die ook gesloten waren. De luisen van de schoorstenen waren lastig handmatig te sluiten en ook lastig te bereiken, dit vanwege de hitte en vanwege de rook. Vervolgens ben ik samen met de eerste stuurman naar het achterdek gegaan om te proberen om de SOS-afsluiters te sluiten. Dit ging echt niet, ook vanwege de hitte en rookontwikkeling en het slechte bereik. Vervolgens heeft de kapitein mij gelast om het schip te verlaten en dat heb ik ook gedaan. Volgens mij was Jeroen van der Himst van de 'Hurricane' aan boord toen ik het schip verliet, ik heb immers even contact met hem gehad aan boord van de 'Waker'.

Ik ben bekend met het bestaan van dempers. Ik heb achteraf, nadat het ongeval had plaatsgevonden, gehoord dat er nog twee dempers bij moesten op de 'Waker'. Er waren ten tijde van het ongeval twee dempers per motor op de 'Waker' gemonteerd, dus vier in totaal. Ik heb na het ongeval gehoord dat er een demper los was geraakt aan boord van de 'Waker'. Dit hoorde ik van Jeroen van der Himst. Ik weet niet hoe dit gebeurd is. U laat mij de foto's op pagina 69 van het dossier zien, namelijk de twee kleine foto's bovenaan, één van de demper en één van de fitting waar de demper op zat. In antwoord op uw vraag deel ik u mee dat ik niet weet of er nog iets over de demper bevestigd was, zoals een behuizing of iets dergelijks. Ik hoor u zeggen dat er kappen over de dempers geplaatst hadden moeten worden, ik was hiermee niet bekend. Er waren snelafsluiters op de brandstofleidingen aanwezig op de 'Waker'. Om daar bij te kunnen, moest de deur van de machinekamer, deur nummer 7 op de tekening op pagina 14 in het dossier, eerst dicht. Daarna moet ook het kastje van de SOS-afsluiters nog open. Ik weet niet of de airconditioning aan boord van de 'Waker' aan of uit was. In antwoord op uw vraag op welke plaats de ventilatie van de machinekamer kan worden gestopt, vertel ik u dat de fans gestopt kunnen worden onder meer bij de koelwatertank bij de motorcasing.

De CO₂-kamer aan boord van de Waker zat niet op slot. Er zat bij mijn weten wel een waterdichte deur voor. Ik weet niet of daar een poort in zat, of dat er nog een ventilatie in zat. Ik weet hoe de CO₂-installatie bediend moet worden.

U vraagt mij of er een oil mist detector op de motor zat. Dat weet ik niet. Ik hoor u uit een overdracht voorlezen, op pagina 86 van het dossier van de heer Hemmen aan de heer Van der Plas welke plaatsvond op 27 juli 2009, dat de oil mist detectors het deden ('working OK').

De noodbrandbluspomp kan gestart worden met de noodgenerator. Die deed het echter niet door de hitte.

De deuren naar buiten aan boord van de 'Waker' staan normaliter gesloten. Bij het maken van een controle aan boord van de 'Waker' kijk ik niet specifiek of deuren open of gesloten zijn in de machinekamer. Er is in mijn beleving één deur om aan de voorkant van de walengang in de accommodatie te komen. Ik weet niet of die deur goed in zijn slot zat en ik weet ook niet of die deur dicht of open was. Ik heb de potjes van de noodafsluiters voorafgaand aan het ongeval gecontroleerd, toen ik aan boord van de 'Waker' kwam.

In de periode voorafgaand aan de brand dat ik aan boord van de 'Waker' was, zijn we steeds op zee geweest. We lagen buiten en hadden het best druk. Er was windkracht 5 volgens de weersvoorspelling.

Kapitein T. Sneep:

Ik ben bereid om op deze zitting een verklaring af te leggen vanwege het feit dat het Openbaar Ministerie heeft besloten geen strafrechtelijke vervolging tegen mij in te stellen.

Ik heb het diploma stuurman/werktuigkundige alle schepen. Ik heb de vaarbevoegdheid 'master all ships'.

In 1999 ben ik in vaste dienst bij Svitzer gekomen. Vanaf die tijd heb nog nooit een brand aan boord van een eigen schip meegemaakt.

Ik ben in september 2007 kapitein op de 'Waker' geworden. Dit schip voert diverse taken in Kustwachtverband uit. Ik ben op 28 augustus 2009 in Den Helder aan boord gekomen. Mijn vaarschema was acht weken op, acht weken af. Ik kende stuurman Drent en hoofdwerktuigkundige (hwtk) Van Remmerden. Wtk Vilijn kende ik niet, hij was voor mij nieuw aan boord. Ik heb nooit gehoord dat de heer Vilijn niet volledig met het schip bekend zou zijn geweest. Ik neem aan dat hij de normale familiarisatieronde heeft gehad.

In het algemeen lag de 'Waker' stand-by in Den Helder, maar bij een windkracht van 5 Bft. of meer ging de 'Waker' naar buiten.

Grote reparaties werden in overleg met de Kustwacht uitgevoerd. Svitzer zorgde dan voor een vervanger voor het schip.

De 'Waker' voldeed aan alle moderne eisen. Er waren geen grote problemen; het had de grootste inzetbaarheid van alle Kustwachtschepen.

Ten tijde van de brand waren er twaalf personen aan boord, tien bemanningsleden en twee opstappers van het KLPD.

Nieuwe mensen krijgen een familiarisatieronde, voor iedere functie is er zo'n ronde. Met de heer



Balten van het KLPD was afgesproken dat hij als opstapper zijn collega zo'n ronde zou geven. Wij kregen regelmatig opstappers aan boord.

De laatste MOB-oefening is op 7 september uitgevoerd met de RIB. Dit is als gevolg van de brand niet meer in het journaal genoteerd. Ik weet niet wanneer de laatste brandoefening is geweest. De anderhalve week dat ik al aan boord was zijn er geen brandoefeningen geweest. Het streven is om vier oefeningen per maand te houden. Het was wel eens voorgekomen dat dit aantal niet werd gehaald. De Epirbs werden regelmatig getest.

De SOS-afsluiters staan op de maandelijkse inspectielijst. Ik weet niet hoe ze worden geïnspecteerd. De rapportage daarvan wordt door de hwtk opgemaakt. Ik krijg die rapportages niet.

De CO₂-installatie wordt maandelijks getest, maar niet met lucht. Dit wordt in het scheepsjournaal vermeld. De installatie wordt ook eenmaal per jaar door Ajax getest. Mijn raadvrouw overlegt u een document ter zake.

De brandkleppen werden maandelijks en tijdens brandoefeningen gesloten. Er waren geen problemen aan geconstateerd.

Er was sprake van veel wisselingen van bemanningsleden, met name bij de werktuigkundigen. U houdt mij een rapportage voor van Svitzer, gedateerd 23 februari 2009, waarin wordt vermeld dat de frequente veranderingen bij de functies van de hwtk en de tweede wtk problemen geeft bij het technische gedeelte van het safety manning system. Er werd en wordt hard aan gewerkt om dit te verbeteren.

Op 7 september 2009 zijn wij na de middag uit Den Helder vertrokken voor visserijinspecties boven de Wadden. Deze inspecties zouden uitgevoerd worden door de twee opstappers van het KLPD.

Ik had 's avonds vanaf 18.00 uur de wacht op de brug; wij liepen zes uur op, zes uur af. Wij waren bezig met visserijinspecties. Ik kreeg op een gegeven moment een telefoontje uit de machinekamer, maar er kwam geen gesprek tot stand. Ik zag het achter ons helemaal donker worden en er kwam rook uit het trapgat. De airco werkte niet, de ventilatie wel. Ik heb toen hard bakboord gegeven om het schip in de wind te draaien en heb algemeen alarm gegeven.

Ik werd door de sleepboot 'Holland' op de VHF opgeroepen met de vraag of wij problemen hadden. Toen ik daarop reageerde was er inmiddels zoveel rook op de brug dat we daar niet meer konden blijven. Ik kon het gesprek met de 'Holland' niet meer afmaken. Ik ben naar de brugvleugel gelopen, maar snel weer de brug in om een portable VHF te pakken. Ik heb toen geen gelegenheid gehad de ventilatie te stoppen. Weer buiten heb ik contact gemaakt met de Kustwacht en deze geïnformeerd. De hwtk was inmiddels naar boven gekomen en vertelde mij dat er brand in de machinekamer was ontstaan bij de bakboord hoofdmotor. Op dat moment voer het schip nog steeds tegen de wind in. Ik heb toen besloten ten anker te gaan. Toen dit was gebeurd zijn we koppen gaan tellen op de bak, in plaats van op het gebruikelijke 'muster station'. Iedereen was aanwezig. Ik toon u in een tekening van uw dossier waar de 'blauwe zaal' en de brandkleppen zich bevonden. De twee mensen van het KLPD en de kok zijn toen onmiddellijk van boord gegaan. Later is de rest van de bemanning in mijn opdracht van boord gegaan met uitzondering van de eerste stuurman en mijzelf. Ik deed dit uit veiligheidsoverwegingen. Er was toen nog niemand van andere schepen aan boord gekomen.

Ik schat dat wij nog vijf à tien minuten stroom hebben gehad na het uitbreken van de brand.

Er was een brandmeldsysteem voor de machinekamer. De alarmerkast daarvan bevond zich in de walengang, niet op de brug. Op de brug is wel een indicatorlampje van dit brandalarm. Je kunt op de brug niet zien waar zich de brand precies bevindt. Er was geen noodverlichting aan boord.

Mij werd verteld dat er al diverse brandkleppen waren gesloten. Al deze kleppen worden van buitenaf gesloten. Ik heb toen opdracht gegeven alle brandkleppen te sluiten.

Er was vrij snel hulp in de buurt: de KNRM, de sleepboot 'Holland' en later de 'Mercur' en de brandweer. Van de 'Mercur' is een ploeg bij ons aan boord gekomen onder leiding van de heer Brouwers. We hebben toen op het achterdek een soort commandocentrum gecreëerd. Er is afgesproken dat ik te allen tijde eindverantwoordelijk bleef; ik heb tijdens de hele operatie het schip aan niemand overgedragen. Daar is toen overleg gevoerd over een plan van aanpak. Alles wat toen gesloten kon worden is gesloten.

De machinekamer heeft een eigen ventilatie, de control room ook.

Er is een brandploeg gevormd met brandpakken en perslucht. Deze ploeg heeft geprobeerd zoveel mogelijk brandkleppen te sluiten. Ik dacht dat er één of twee kleppen in de schoorsteen niet meer goed gesloten konden worden omdat ze door de hitte waren ontzet. Later is dit wel gelukt.

Ik heb geprobeerd de stuurboord hoofdmotor te stoppen, maar dat lukte niet, waarschijnlijk als gevolg van het verbranden van de elektrische kabels. Na ongeveer 45 minuten is deze hoofdmotor uit zichzelf gestopt.

Volgens mij heeft de noodgenerator niet gedraaid omdat er geen stroom meer was.

Het was gebleken dat de deur in de stuurboord walengang naar de accommodatie had opengestaan als gevolg waarvan de accommodatie vol rook kwam te staan. Die gang wordt door mij bij normaal bedrijf niet intensief gebruikt.

De deur naar de machinekamer, die met de zes knevels, was open. Ik heb over dit openstaan met de hwtk gesproken. Het is een afgewogen beslissing geweest om deze deur open te laten, omdat deze deur, als hij gesloten is, niet gemakkelijk geopend kon worden. Achteraf gezien was het beter geweest als over dit probleem overleg met de rederij zou zijn geweest. Ik wil echter niet speculeren wat de



rederij met dit probleem zou hebben gedaan. Op 7 september is het feit dat de deur open stond de redding voor Van Remmerden geweest en heeft hij er waarschijnlijk zijn leven aan te danken. Er is gesproken over het toelaten van CO₂. Dit was aanvankelijk niet mogelijk. Later is besloten dit ook niet meer te proberen omdat het niet meer opportuun werd geacht. Het schip werd inmiddels gekoeld, zowel op het schip zelf als van buitenaf door andere schepen. De deuren naar de machinekamer zijn gesloten en vervolgens wilde men de SOS-afsluiters sluiten. De deur van de kast van de afsluiters was door de hitte vervormd en klemde waardoor hij aanvankelijk niet open ging. Later lukte dit wel en de afsluiters zijn toen bediend. Ik weet niet of ze daadwerkelijk zijn gesloten. De brand is beperkt gebleven tot de machinekamer. Later is gebleken dat een dek hoger brand is geweest in de winchkamer als gevolg van stralingshitte. Er zijn mensen van RISC uit Rotterdam in de machinekamer geweest. De eerste keer hebben ze deuren geopend om vluchtwegen te creëren, de tweede keer om te bepalen waar de brand-haard was en om te kijken of er nog branden woedden. De derde keer om nog een paar kleine brandjes te blussen. Voor de brand hebben diverse buitendeuren van de accommodatie open gestaan, namelijk die op het sloependek en het bakdek. Dit was het geval omdat de airco niet werkte. Er waren geen op afstand bedienbare branddeuren. Op de brug stonden de deuren naar de brugvleugels op een kiertje. Het feit dat de airco niet werkte heeft absoluut geen invloed gehad op het beleid met betrekking op al dan niet open staan van deuren. De airco was uitsluitend voor de accommodatie, niet voor de machinekamer. De deur aan bakboord van de welding shop naar buiten moet dicht zijn geweest. Als deze open had gestaan, dan zou de welding shop volledig uitgebrand zijn geweest, dat was echter niet het geval. De deur van de welding shop naar de noodgeneratorkamer is waarschijnlijk dicht geweest. In de laatstgenoemde ruimte is geen brandschade ontstaan, alleen schade als gevolg van de hitte. De deur van de motorcasing naar de noodgeneratorkamer was ook gesloten. Hier geldt hetzelfde als voor de welding shop. Er waren een brandbluspomp en een noodbrandbluspomp. De laatste is niet vanaf de brug te starten. Zonder noodgenerator werkt die pomp niet. Ik ben 's nachts aan boord gebleven; we hebben toen buiten gezeten. De 'Waker' is de volgende dag naar Den Helder gesleept. Voordat wij weggesleept werden, heb ik het anker, met een boeitje op de ketting, laten slippen. Later heb ik gehoord wat de oorzaak van de brand is geweest. Ik ben echter geen technicus, dus de details ervan ken ik niet. Ik heb geen scheepsverklaring afgelegd om dezelfde reden dat ik geen verklaring heb afgelegd tegenover de Scheepvaartinspectie en het KLPD. Ik ben nog steeds in dienst bij Svitser, maar ik vaar op dit moment niet meer sinds september vorig jaar, met uitzondering van één reisje. De reden hiervan is dat er geen schip beschikbaar is, het is niet zo dat ik op non-actief ben gesteld.

Hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden:

Ik ben bereid om op deze zitting een verklaring af te leggen vanwege het feit dat het Openbaar Ministerie heeft besloten geen strafrechtelijke vervolging tegen mij in te stellen. Ik heb de AM-opleiding in Utrecht gevolgd. Daarna heb ik het A-diploma gehaald. Ik heb een vaarbevoegdheid om als hoofdwerktuigkundige (hwtk) op alle schepen te varen. Ik vaar bij Svitser. In 2008 ben ik als hwtk aan boord van de 'Waker' gekomen. Ik was deze torn tegelijk met de kapitein aan boord gekomen. Ik zou zes weken aan boord blijven, daarna zes weken af. De vervanging van de dempers heeft in de acht weken voordat ik op 28 augustus 2009 aan boord kwam, plaatsgevonden. Tijdens de dokking in april 2009 zijn er werkzaamheden aan de motoren uitgevoerd. Ik ben daarbij niet betrokken geweest, dat had een collega van mij overgenomen. Op de hoofdmotoren zitten drie dempers: twee kleine en een grotere. Er zijn in mijn afwezigheid nieuwe dempers gemonteerd; op het zicht waren ze hetzelfde als de voorgaande. Er moest nog een grote demper bij de booster unit geplaatst worden. Toen ik weer aan boord kwam is het aan mijn aandacht ontsnapt dat er over de kleine dempers nog kapjes aangebracht moesten worden. Dat had wel moeten; bij de oude dempers waren wel kapjes aangebracht. U laat mij een tekening uit uw dossier zien waarop de dempers en de kapjes worden weergegeven. De dempers zijn volgens mij door een wtk van het schip aangebracht. Ik weet niet of er iemand van een werf is bij geweest. Ikzelf heb nooit dempers vervangen. Ik weet niet wat er is voorgeschreven voor de procedure van het vervangen. Toen ik aan boord kwam waren er geen problemen met de dempers. Alles zag er goed uit. Later heb ik gehoord dat andere dempers met de hand zouden kunnen worden losgedraaid. Na de brand hebben wij alle dempers gecontroleerd en toen zaten ze allemaal vast. Op 7 september 2009 was ik net op wacht gekomen. Om 18.00 ben ik door de walengang naar de machinekamer gelopen. De deur van de accommodatie was toen gesloten. Nadat ik er doorheen was gelopen is hij weer achter mij gesloten door de dranger.



Ik was bezig met het maken van een ronde; het is gebruikelijk dat er regelmatig rondes in de machinekamer en de technische ruimten worden gelopen. Dat zijn standing orders. Net voordat ik de machinekamer instapte zag ik een grote witte flits. Ik ben toen zo snel als ik kon naar buiten gerend. Ik had nog geprobeerd de brug te bellen maar dat lukte niet door de rook. Ik laat u op een plattegrond van uw dossier zien hoe ik ben gelopen. Ik weet dat ik nog een deur heb geopend. Ik heb geen deuren gesloten. Ik was in de veronderstelling dat wtk Vilijn al naar boven was gegaan. Omdat ik rook had binnengekregen ben ik eerst op adem gaan komen. Ik heb toen de bootman verteld dat de brandkleppen gesloten moesten worden. Er werd mij verteld dat men daar al mee bezig was en dat er twee inlaatkleppen van de machinekamerventilatie gesloten waren.

Toen ik op de brug kwam heb ik de kapitein verteld wat ik had meegemaakt.

Als de deur van de walengang naar de machinekamer, die met de zes knevels, niet had opengestaan, had ik er niet uitgekomen. Deze deur is vrij zwaar en is bij zeegang moeilijk te openen. Dat is een reden waarom deze deur open stond. Als deze deur slechts met twee knevels gesloten was geweest, had ik hem waarschijnlijk ook niet open gekregen. De andere knevels hadden uit zichzelf dicht kunnen vallen. Hetgeen de kapitein eerder tijdens deze zitting heeft verteld over deze deur klopt helemaal. U leest mij voor dat de rederij iets aan deze deur wil veranderen zodat hij met één hand kan worden geopend. Behalve deze deur waren alle andere deuren naar de machinekamer gesloten. Die deuren had ik na het vertrek gesloten. Ik toon u in een tekening op bladzijde 041 van uw dossier welke deuren ik toen heb gecontroleerd. De deur van het achterdek naar de weldingsshop was gesloten. Die van de bootmanwerkplaats naar de weldingsshop heb ik gesloten. Nadat ik in de nooddieselmotorruimte was geweest, heb ik deze deur op de terugweg gesloten. De deur van de motorcasing naar de store was dicht. Ik kan mij niet meer herinneren hoe de stand van de deur naar de winchkamer was. Op grond van het schadebeeld in de weldingsshop maak ik op dat de deur naar buiten gesloten moet zijn geweest.

Ik ben op bevel van de kapitein van boord gegaan. Ikzelf had er liever bij gebleven.

In mijn tegenover de Scheepvaartinspectie afgelegde verklaring klopt hetgeen ik daar heb verklaard over de brandstofafsluiters. Deze staan altijd open. Later heb ik gehoord dat andere mensen deze afsluiters hebben gesloten.

De noodgenerator heeft niet gedraaid.

In verband met het vele manoeuvreren wordt het machinekamerjournaal wat betreft de hoofdmotoren niet zo precies ingevuld als dit eigenlijk zou moeten.

Bij brandoefeningen werden alle compartimenten van het schip betrokken. De eerder genoemde deur met de zes knevels werd tijdens die oefeningen wel gesloten; de stuurman beklemtoonde dat regelmatig. De vang bij de deur van de walengang naar de accommodatie zat er volgens mij al vanaf de nieuwbouw.

U refereert aan de verklaring van de heer van der Himst zoals deze op bladzijde 081 van het dossier wordt weergegeven. Hij verklaart daar een aantal afsluiters te hebben gesloten. Het zou kunnen zijn dat hij andere afsluiters heeft gesloten dan verklaard of zich daarin heeft vergist.

De SOS-afsluiters werden maandelijks gecontroleerd door de hendels te bedienen.

5. Het standpunt van de Inspecteur

Op 7 september 2009 brak, op de Noordzee, brand uit op het Nederlandse Kustwachtvaartuig 'Waker'.

De dienstdoende hoofdwerktuigkundige zag vlak voor zijn ogen een enorme vlammenzee ontstaan bij bakboord hoofdmotor. Er ontwikkelde zich heel snel een dikke zwarte massa rook die, al vluchtend, achter hem aan de machinekamer uitkwam en de accommodatie introk. De mensen daar konden ternauwernood nog de uitgang naar boven vinden. Uiteindelijk kon iedereen zich in veiligheid brengen.

Het bestrijden van de brand was nagenoeg kansloos. Doordat de deur van de machinekamer en daarop volgende deur naar de accommodatie open stonden op de haak had de dikke rook vrij spel in het hele schip. De bediening van de CO₂ en brandstofsnelafsluiters in de gang, naast de open deur, werden daardoor onbereikbaar.

Er kwam een leger van hulp op de 'Waker' af. De Marine, reddingsboten en bergers met toevalligerwijs bemanningsleden die bekend waren op de 'Waker'. De sleepboot 'Holland' (van de gelijknamige stichting), die als eerste ter plaatse was, kon opvarenden overnemen en had medische deskundigheid onder de gasten die hulp konden bieden aan personen met ademhalingsproblemen als gevolg van de rook. Dankzij de hulp van mensen en materiaal (in het bijzonder van de Koninklijke Marine) lukte het om op de 'Waker' deuren te sluiten waardoor de situatie onder controle kwam.

De brand is ontstaan door spuitende brandstof bij een losgekomen hydraulische demper in het brandstofsysteem. De demper kon loskomen door de aanwezige drukgolven in het systeem in combinatie met de onvakkundige bevestiging van de demper: niet geborgd en met teflontape op het schroefdraad.



De ramp en het onderzoek legt voor de Inspectie een heel scala aan leringen bloot: onderhoud brandkleppen, snelafsluiters en brandstofsysteem, veiligheidsbewustzijn, en compartimentering. Maar ook een gebrek aan toezicht door de Inspectie op een schip dat buiten het Port State Control-regiem valt doordat enkel Nederlandse havens werden aangedaan¹. Ik beperk mij hier tot de belangrijkste.

De hydraulische dempers

Een hydraulische demper is aanwezig om drukgolven in een brandstofsysteem op te vangen. Drukgolven zijn een gevolg van de persdrukken van de brandstofpompen. Een demper is dan onderhevig aan diezelfde golven en moet dus altijd optimaal worden bevestigd en geborgd. Teflon-tape en afwezige borging worden, bij navraag, door technici en motor fabrikant als niet vakkundig omschreven. Origineel wordt voor afdichting in brandstofsysteem altijd met koperen ringen of flensen gewerkt.

Daarbij zijn gesloten afsluiters in het systeem aangetroffen, één naar een grote demper en de brandstofretour van bakboord motor. Of de laatste na het onderhoud of bij de berging was gesloten is niet met zekerheid vastgesteld. De gevolgen, van deze gesloten afsluiters, kunnen een zodanige uitwerking op de drukgolven hebben gehad dat deze hebben bijgedragen aan het loskomen van de demper.

Het volgende belangrijke punt is de in open stand, vastgezette deuren

Het doel van compartimentering bij brand kent twee aspecten: vluchten en beheersbaarheid. Rook en brand kunnen zich dan minder snel verspreiden. Compartimentering stelt de bemanning in staat de noodzakelijke bestrijding in gang te zetten van buiten die ruimte.

De machinekamer van een schip is in principe ontworpen als een compartiment. Door de machinekamer- en accommodatiedeuren vast te zetten in open stand is dit principe ondermijnd. De dikke rookontwikkeling had nu vrij spel door het gehele schip. Er was zelfs een trek door de accommodatie gecreëerd waardoor de rook direct van de machinekamer de accommodatie in werd gezogen. De aansluitende ruimtes met de snelafsluiters, CO₂-bediening en noodgenerator werden onbereikbaar als gevolg van de openstaande deuren.

De constructieve brandbescherming van de 'Waker' voldeed, aan de tijdens de bouw geldende wetgeving. Voortschrijdend inzicht door rampen en onderzoeken heeft inmiddels geleid tot meer regelgeving. Een belangrijk punt is een zelfsluitende machinekamerdeur. Deze was op de 'Waker' niet verplicht. In zo'n geval is dus de sluitdiscipline van de bemanning cruciaal. Als die discipline in de praktijk niet haalbaar blijkt te zijn, moet overleg tussen bemanning en scheepsbeheerder middels veiligheidscommissie en ISM-systeem uitkomst bieden om te komen tot oplossingen die een verhoogd veiligheidsniveau creëren. Dit geldt in het bijzonder als de scheepsbeheerder Svitzer is. Eén van de grootste spelers ter wereld op het gebied van calamiteitenbestrijding en bergingen in de zeevaart.

Van dergelijke oplossingen blijkt niets uit dit onderzoek. Maar, naar aanleiding van deze scheepsramp heeft Svitzer reeds passende maatregelen getroffen op andere schepen.

Ik verzoek de Raad om aan de hierboven genoemde zaken aandacht te besteden in de uitspraak.

Is deze scheepsramp te wijten of mede te wijten aan nalatigheid van de Kapitein, hoofdwerktuigkundige en 2e werktuigkundige? Deze schuldvraag komt vandaag aan de orde.

Eerst de oorzaak van de brand

Ten grondslag aan de brand ligt de losgekomen hydraulische demper. De demper was onvakkundig geplaatst door de voorgaande bemanning. De bemanningsleden waarover vandaag de schuldvraag gaat zijn daarmee uitgesloten van schuld voor wat betreft de oorzaak van de brand.

De gevolgen van de brand

De openstaande machinekamer- en accommodatie deuren zijn dé reden geweest waarom brandbestrijding niet kon plaatsvinden en opvarenden in gevaar zijn gebracht.

Laat ik vooropstellen dat ik de hoofdwerktuigkundige en de tweede werktuigkundige die getuige zijn geweest van een indrukwekkende vlammenzee, bijna levend verbrand waren, niet hun handelwijze bij

¹ Port State Control inspecties mogen niet door de Vlaggenstaat van het schip uitgevoerd worden.



het vluchten naar veiligheid in twijfel trek of verwijt. Ik beperk mij tot, naar mijn mening de kern van de zaak, de discipline om de deuren te sluiten.

De machinekamerdeur stond zo goed als altijd open. De aansluitende accommodatiedeur, wel voorzien van een zelfsluitmechanisme, stond nu ook open, vast op de deurvanger. Overige deuren in de machinekamer en accommodatie stonden eveneens open en er was 'trek' gecreëerd van de machinekamer naar de accommodatie door de open buitendeuren. De reden van de geopende deur tussen accommodatie en machinekamer is niet vastgesteld, maar een deurvanger op deze zelfsluitende deur is niet toegestaan (SOLAS Ch.2.2)

Het mag duidelijk zijn dat dit niet getuigt van goed zeemanschap. Ik reken dat de hoofdwerktuigkundige als hoofd van de machinekamer aan, maar in het bijzonder de ervaren kapitein. Beide officieren behoorden eveneens tot de vaste bemanning van de 'Waker'. In tegenstelling tot de tweede werktuigkundige die pas kort aan boord zat.

Er zijn ook andere factoren. De uitzonderlijk snelle rookontwikkeling van de betreffende brand waardoor de situatie dramatisch snel uit de hand liep. Maar ook de voor de 'Waker' geldende eisen: geen zelfsluitende machinekamerdeuren. Het lange tijd accepteren van de situatie met de machinekamerdeuren door een scheepsbeheerder die, als berger, als geen ander weet hoe belangrijk compartimentering is. En het over het hoofd zien van de niet toegestane deurvanger op zelfsluitende deuren.

Deze factoren in overweging nemende concludeer ik dat er onvoldoende grond is om de betrokken officieren schuld of medeschuld aan deze scheepsramp toe te kennen.

Ik adviseer de Raad in het bijzonder gebruik te maken van dit onderzoek om de vele leringen voor zeelieden, scheepsbeheerder en Inspectie onder de aandacht te brengen en voor de betrokken officieren geen maatregel van tucht uit te spreken.

6. De pleitnota van raadsman J.M. de Boer, raadsman van tweede werktuigkundige E.J. Vilijn, luidt:

Het ligt voor de hand dat het onderzoek naar de scheepsramp met de 'Waker' door de Raad voor de Scheepvaart verder gaat dan de gebeurtenissen op 7 september 2009. Met betrekking tot de oorzaken van de brand zal de aandacht vooral uitgaan naar recente aanpassingen aan het brandstofsysteem, waardoor een potentieel gevaarlijke situatie is gecreëerd. De brand kon ontstaan door een technisch mankement op elk willekeurig moment zonder dat daar enige handeling van een bemanningslid aan te pas kwam.

De tijd en plaats waar een loskomende demper een brand deed ontstaan, bepaalde voor een groot deel de gevolgen. Dat er geen slachtoffers te betreuren waren is een gelukkige omstandigheid. Met betrekking tot de uiteindelijke schade zal zeker aandacht besteed worden aan de veiligheidscultuur aan boord, evenals aan de uitrusting van het schip zoals de rederij dat inmiddels zelf ook gedaan heeft.

De heer Vilijn werkt als duiksupervisor bij bergingswerkzaamheden. Doordat hij ook zijn bevoegdheden bezit als werktuigkundige kan hij als zodanig ingezet worden. Hij was als tweede werktuigkundige aan boord van de 'Waker' voor een aflosreis. Het was de eerste maal dat hij dienst deed op dit schip. Ten tijde van de scheepsramp was de heer Vilijn slechts twee weken aan boord. Hij was niet bekend met de aard van de aanpassingen aan het brandstofsysteem. De betreffende werkzaamheden zijn door derden uitgevoerd toen hij nog niet aan boord was. De heer Vilijn had niet eerder gevaren met een motor, die voorzien was van het betreffende type dempers.

Nadat hij op de bewuste dag de wacht had overgedragen aan de hoofdwerktuigkundige is de heer Vilijn zich gaan omkleden. Omdat hij nog iets wilde controleren, is hij even later teruggedaan naar de machinekamer. Hij bevond zich op een open rooster boven de motoren, toen vermoedelijk een demper van de bakboord hoofdmotor is losgeraakt en een explosief brandstofmengsel een onbeschermde deel van de uitlaatgasturbine raakte. Hierdoor ontstond de explosie met een steekvlam, welke van onderen door het rooster langs de heer Vilijn naar boven schoot. Hierbij werden zijn wenkbrauwen geschroeid.

De explosie verraste hem volkomen en zijn eerste reactie was om een veilig heenkomen te zoeken, mede doordat de MK al gelijk onder een dikke zwarte rook kwam te staan. Nadat hij kans zag om de machinekamer te verlaten is de heer Vilijn langs een aantal hutten gelopen om alarm te slaan, voordat hij zich op de verzamelplaats meldde. Daarna heeft hij, conform instructies van de kapitein, meegewerkt aan het beperken en bestrijden van de brand.

Ik ben van mening dat de heer Vilijn met betrekking tot het ontstaan en de gevolgen van deze brand



niets verweten kan worden. Hij was eerst kort aan boord en niet op de hoogte van de uitgevoerde werkzaamheden aan het brandstofsysteem of een afwijkende uitvoering van de nieuw geplaatste dempers. Hij was volkomen verrast door de gebeurtenissen en heeft na het ontstaan van de brand gedaan wat hij kon om de gevolgen voor zichzelf, zijn collega's en het schip te beperken. Ik vertrouw erop dat de Raad deze conclusie kan delen en verzoek u daarom om tweede werktuigkundige Vilijn met betrekking tot deze scheepsramp geen straf op te leggen.

7. De reactie van mr. H.C.A. van der Houven van Oordt, raadsman van kapitein T. Sneep en hoofdwerktuigkundige J. van Remmerden luidt:

Voorafgaand aan de zitting en tijdens de zitting zijn door de Inspecteur geen concrete verwijten gemaakt aan het adres van de Kapitein en/of de Hoofdmachinist. Het is daarom ook niet mogelijk om namens genoemde betrokkenen verweer te voeren en mede gelet op artikel 6 EVRM kan er dus reeds daarom geen sprake zijn van het opleggen van een eventuele tuchtrechtelijke maatregel door de Raad voor de Scheepvaart. Ten overvloede wordt er op gewezen dat tijdens de zitting is gebleken dat in het dossier ten onrechte de suggestie wordt gewekt dat er deuren naar de machinekamer open stonden in verband met een slecht werkende airconditioning. Een maatregel van tucht ten opzichte van genoemde betrokkenen is niet aan de orde.

8. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op maandag 7 september 2009 lag het off-shore support schip 'Waker', een zeesleper van de Kustwacht, gemeerd aan steiger 3 te Den Helder. Aan boord waren op dat moment 10 bemanningsleden, inclusief de kapitein. Allen hadden de Nederlandse nationaliteit. Het lag in de bedoeling om na de lunch te vertrekken naar de visgronden ten Noorden van de Waddeneilanden voor het uitvoeren van bemanningscontroles aan boord van de zich daar ophoudende vissersschepen. Om deze controles uit te voeren kwamen in Den Helder, in de morgenuren, twee medewerkers van het KLPD (Korps Landelijke Politie Diensten), dienst Waterpolitie, unit Waddenzee, groep Den Helder, als gasten/opstappers aan boord. Eén der beide heren begon aan zijn derde reis op de 'Waker' en was redelijk bekend met de gebruiken en de gewoontes aan boord en wist in welke hut hij zijn intrek kon nemen. Nadat hij zich geïnstalleerd had in de hem toegewezen hut heeft hij zich gemeld bij de kapitein. Hij kende de kapitein nog van zijn vorige reizen en er werd met de kapitein besproken waar de KLPD-mensen naar toe wilden voor het uitvoeren van de hen opgedragen inspectietaken. De informatie waar de vissersschepen zich ongeveer bevinden, krijgt de KLPD van de AID, de Algemene Inspectie Dienst. Nadat de andere KLPD-er aan boord gekomen was, is deze door zijn collega wegwijst gemaakt aan boord van de 'Waker', het was zijn eerste reis. Hij is ondermeer bekend gemaakt met de vluchtroutes vanaf de kustwachthutten op het hoofddek waar zij verbleven en met de verzamelplaats van de bemanningsleden bij algemeen alarm en bij brand- en sloepenrol. Beiden hadden geen toegewezen taak bij calamiteiten en oefeningen. Verder heeft de 'onbevaren' collega een soort familiarisatieronde gehad van zijn 'bevaren' collega KLPD-er. Op deze ronde werden alle ruimtes aangedaan met uitzondering van de machinekamer (MK). Hierbij werd ook de 'walengang' niet vergeten. Deze doorgang loopt onderdeks aan stuurboord en heeft diverse deuren die o.a. toegang geven tot de machinekamer en de accommodatie. De beide KLPD-mensen ontvingen voor vertrek geen verdere veiligheidsinstructies van de opvarenden van de 'Waker' en in een later stadium gebeurde dit evenmin. Bij een eerdere gelegenheid was met de kapitein min of meer stilzwijgend overeengekomen dat de extra mensen die aan boord komen en die enige ervaring hebben met voorgaande reizen op de 'Waker', hun minder ervaren collega's enigszins wegwijst maken aan boord van het schip. Beide KLPD-ers hadden geen functie aan boord van de 'Waker' anders dan het politiewerk waarvoor zij aan boord gekomen waren. Zij werden niet aangemonsterd maar stonden beiden geregistreerd als opstapper.

De 'Waker' is direct na de lunch en geheel volgens de planning uit Den Helder vertrokken. Gelijk na vertrek hebben de KLPD-medewerkers met enkele bemanningsleden geoefend met het gebruik van de RIB (Rigid Inflatable Boat). Hierbij kwam onder andere het te water laten en weer scheep zetten van de RIB aan de orde. Dit gebeurde met een elektrische kraan. Ook werden de boarding-procedures van de te onderzoeken schepen geoefend. De oefeningen verliepen geheel volgens plan en tot ongeveer 16.00 uur werden diverse inspecties aan boord van vissersschepen uitgevoerd. De beide KLPD-ers zijn daarna gaan rusten in hun hut. Na vertrek uit Den Helder heeft de 2^e wtk, die de wacht had, enkele deuren in de machinekamer, voornamelijk aan bakboord, gesloten. Dit is voor hem een routine handeling.

De te varen route liep boven de eilanden langs en met de stuurman, die de wacht op de brug had, werd afgesproken dat er na het avondeten nog enkele scheepscontroles zouden plaatsvinden.



Aan boord van de 'Waker' werd zowel op de brug als in de MK wachtgelopen volgens een 6 uur op/6 uur af systeem. De kapitein liep de 6–12 en de 18–24 wachten, de stuurman de 0–6 en de 12–18 wachten. In de MK werden deze wachten gelopen door respectievelijk de Hoofd- en de 2^e wtk. De 'Waker' was niet uitgerust om UMS (Unmanned Machinery Spaces) te mogen en/of te kunnen varen.

De MK-brand op de 'Waker' brak uit net na het wisselen van de wacht om 18.00 uur op zowel de brug als in de MK. Noch op de brug noch in de MK waren er bij het overgeven van de wacht bijzonderheden te vermelden. Beide motoren stonden bij en het schip liep volle kracht. De stuurman is na het wacht overgeven naar buiten gegaan, het dek op en de 2^e wtk liep, vanuit de controlekamer en zonder de Hwtk hiervan in kennis te stellen, de walengang in en opende de met knevels gesloten deur van stuurboord motorcasing om het niveau van het zoetkoelwater te controleren. Op dat moment, staande op het rooster, hoorde de 2^e wtk een lichte explosie, zag een grote hoeveelheid licht en hoorde een geluid dat hij omschreef als een grote 'woef'. Daarna zag hij vlammen in één keer snel omhoog komen waar hij, geheel onverwacht, gelijk middenin stond. De 2^e wtk realiseerde zich onmiddellijk dat er brand was en ging gelijk terug de walengang in. De motorcasingdeur heeft hij door de intense hitte die hierdoor naar buiten, kwam niet meer kunnen sluiten en ook de inmiddels ontstane rook was zwaar en dik. In de walengang had hij de keus om naar voren of naar achteren te gaan. Hij koos voor het eerste, om via de accommodatie naar buiten te komen. Hij dacht nog wel aan de Hwtk, die waarschijnlijk ook nog ergens beneden was, maar kon op dat moment niets voor hem doen. Het was inmiddels de Hwtk niet veel beter vergaan. Hij was net begonnen met zijn MK-rondje aan het begin van zijn wacht. Hij was op de gebruikelijke wijze door de accommodatie en via de scheidingsdeur accommodatie/walengang naar de MK gekomen. Deze tussendeur zou volledig gesloten moeten worden door een deurdranger maar viel na openen niet geheel in de deurpost en was dus niet helemaal dicht. De deur naar de MK stond altijd open omdat dit een zware stalen deur was, voorzien van zes knevels. Deze deur was bijna niet te bewegen en stond daarom bijna altijd open op een haak. Net toen de Hwtk de MK binnenstapte vanuit de Controlekamer zag hij een felle witte flits. Hij heeft toen gelijk geprobeerd de brug per telefoon te bereiken. Verbinding heeft de Hwtk niet afgewacht door de dichte rook die inmiddels de controlekamer binnen gekomen was.

De Hwtk is voor de rook en de hitte op de vlucht geslagen. Hij wist zich nog te herinneren dat hij een deur heeft geopend maar wist niet meer welke dit was, hoogstwaarschijnlijk de scheidingsdeur tussen de walengang en de accommodatie. Door de ontstane situatie, de gang vulde zich snel met rook en de hitte was intens, zag hij geen kans de stalen deur van de MK en de scheidingsdeur tussen de walengang en de accommodatie weer te sluiten.

De Hwtk werd bij zijn ontsnapping uit de MK/walengang naar de accommodatie direct gevolgd door de 2^e wtk, waarvan hij niet wist dat deze nog beneden was. De 2^e wtk liep achter de Hwtk aan, langs de wasserij en liep en passant nog een aantal hutten langs om alarm te slaan. De deur van het trappenhuis naar boven, die volgens verschillende getuigen altijd openstond, werd evenmin gesloten. Nabij de kombuis raakte de 2^e wtk de weg kwijt door de daar inmiddels aanwezige zeer zware rook. Door zich te oriënteren op het roepen van een andere opvarende zag hij uiteindelijk kans de uitgang van de accommodatie te vinden. Aan bakboord op het voorschip hadden zich reeds vier opvarenden verzameld die via de verfstore naar stuurboord gelopen zijn omdat zij niet aan bakboord konden blijven vanwege de enorme rookontwikkeling ter plaatse.

Op de brug had de kapitein het telefoontje van de Hwtk geprobeerd te beantwoorden maar deze had al weer opgehangen. De kapitein en ook de stuurman zagen dat het achteruit helemaal donker werd en dat er rook het stuurhuis binnen kwam door het trapgat. De airco werkte niet maar de ventilatie stond wel bij. Er stonden verschillende houten deuren van de accommodatie op het bootdek en het bakdek open. De kapitein heeft gelijk bakboord roer gegeven en het schip opgedraaid in de wind en het algemeen alarm geactiveerd. De snelheid van het schip verminderde toen reeds voelbaar. Direct hierna riep de sleepboot 'Holland' de 'Waker' op de VHF. De 'Holland' vroeg de 'Waker' of er problemen waren gezien de grote rookwolken die uit de 'Waker' kwamen. Door de rookontwikkeling in het stuurhuis kon het gesprek met de 'Holland' niet meer afgesloten worden en was een langer verblijf in het stuurhuis onmogelijk. De kapitein is, nadat hij even op de brugvleugel geweest was, nog wel het stuurhuis ingegaan voor het ophalen van een draagbare VHF waarvan er een drietal op de brug aanwezig waren. Hij slaagde in zijn poging om een VHF-radio te pakken te krijgen maar de kapitein was niet in de gelegenheid de ventilatie vanaf de brug te stoppen. Met de draagbare VHF heeft de kapitein de Kustwacht in kennis gesteld van de gerezen problemen.

De Hwtk had daarvoor al, op de brug aangekomen, de kapitein verteld dat er brand was in de MK die was ontstaan bij de bakboordhoofdmotor.

Inmiddels voer het schip nog steeds tegen de wind in en de kapitein besloot het schip ten anker te brengen. Getracht werd door middel van de noodstoppen de hoofdmotoren te stoppen, dit lukte niet met stuurboord. De bakboord motor was toen reeds uit zichzelf gestopt.

Toen het schip ten anker lag werden er koppen geteld. Iedereen was present. Alle bemanningsleden hebben bij brand- en sloepenrol een vaste taak. De sluitploeg was reeds begonnen met het dicht doen van een aantal van buitenaf bereikbare brandkleppen en deuren en ook waren er al een aantal persluchtapparaten en brandweerpakken tevoorschijn gehaald.

Ook aan de wal had men inmiddels niet stil gezeten. Een ex-2^e werktuigkundige van de 'Waker' die



tegenwoordig bij een andere rederij werkt, maar die gedurende zijn verlofperiode soms als opstapper bij de Terschellinger rederij 'Noordgat' dienst doet, hoorde de brandmelding op een scanner. De opgegeven positie was net boven het Stortemelk. Samen met een collega is hij gelijk naar de haven gegaan en zij brachten een bergingspomp aan boord van het bergingsvaartuig 'Tempest' van Rederij Noordgat en zijn daarna uitgevaren richting 'Waker'.

Ter plaatse hebben zij, op verzoek van de kapitein van de 'Waker', eerst de sleepboot 'Holland' aangedaan en hebben daar drie sets persluchtapparatuur en een drietal reserve luchtflessen opgehaald plus een paar zaklantaarns.

Inmiddels waren drie opvarende van de 'Waker' die rook ingeademd hadden, op verzoek van de kapitein, met het bergingsvaartuig 'Hurricane' overgebracht naar de 'Holland', te weten de kok en beide KLPD-functionarissen. Aan boord van de 'Holland', die een reis met een groot aantal passagiers maakte, bevond zich een tweetal huisartsen die eerste hulp verleenden maar niets ernstigs constateerden. Wel nam de kapitein van de 'Holland' een zuurstofset over van de KNRM-reddingboot 'Arie Visser' om op eventualiteiten voorbereid te zijn. Op de 'Waker' was men inmiddels verder gegaan met het sluiten van zoveel mogelijk brandkleppen.

De 2^e wtk en een andere opvarende trokken een brandweerpak aan en hingen perslucht om. Zij kregen van de kapitein opdracht om de brandkleppen in de beide schoorstenen te sluiten. Dit lukte slechts gedeeltelijk aan stuurboord, niet alleen door de rook maar ook door de hoge temperatuur. Koelwater was niet beschikbaar. Alle schoorsteenkleppen moesten handmatig gesloten worden. Hierna werd een poging ondernomen om de snel- of SOS-afsluiters te sluiten. Deze waren echter onbereikbaar voor de 2^e wtk en de stuurman, die vanaf het achterdek de walengang probeerden binnen te komen. De hitte was ondraaglijk en de 2^e wtk realiseerde zich dat er in de walengang nog diverse deuren open stonden. Ook de toegang via de accommodatie c.q. het trappenhuis was geen optie omdat dit een labyrint was waarin men gemakkelijk kon verdwalen door de dichte rook. Bovendien beschikte men niet over blus- en/of koelwater. Ook de CO₂-installatie en het remote-station waren om dezelfde redenen niet bereikbaar. Het schip kreeg ongeveer 10 minuten na het uitbreken van de brand een totale black-out, de noodgenerator, die boven de bakboord hoofdmotor is geplaatst, startte niet waardoor ook de noodbrandbluspomp niet gebruikt kon worden. Hierop besloot de kapitein de gehele bemanning, met uitzondering van de stuurman maar inclusief de beide werktuigkundigen, van boord te laten gaan. Zij werden overgezet op de reddingboot 'Arie Visser' die hen naar de 'Holland' bracht. De 'Hurricane', die samen met de 'Arie Visser' al begonnen was de scheepshuid en het dek van de 'Waker' te koelen, bleef dit doen en verrichte regelmatig temperatuurmetingen door middel van infrarood apparatuur om de warmtebronnen te lokaliseren.

Omstreeks 18.30 uur stapte de eerste hulpverlener/berger van de 'Tempest' aan boord van de 'Waker'. Aan boord waren toen alleen nog de kapitein en de stuurman. Het eerste wat geprobeerd werd was de nog openstaande brandklep in de stuurboordschoorsteen te sluiten. Deze poging met behulp van de man van Noordgat was wel succesvol.

Buiten de reeds genoemde schepen was ook Hr. Ms. 'Mercur' in de buurt. De 'Mercur', een torpedowerkschip, was onderweg naar het noorden. De 'Mercur' hoorde voor het eerst dat er iets bijzonders aan de hand was door de communicatie tussen de 'Waker' en de sleepboot 'Holland'. De 'Mercur' heeft contact met de Kustwacht opgenomen en haar diensten aangeboden en is toen aangewezen als 'On Scene Coordinator', een taak die later werd overgenomen door de 'Barend Biesheuvel'. De 'Mercur' heeft koers gezet naar de 'Waker' en heeft aan boord de nodige voorbereidingen getroffen. Er werd een brandbestrijdingsteam samengesteld bestaande uit vier mensen onder leiding van de Oudste Officier van de 'Mercur'. Het marineschip arriveerde omstreeks 19.15 uur bij de 'Waker' en de vijf marinemensen werden overgezet op de 'Waker' met een KNRM-reddingboot, samen met hun materiaal.

Allereerst werd op het achterdek van de 'Waker' overleg gepleegd met de kapitein en de stuurman. De kapitein beschikte over een geplastificeerd algemeen plan en ook een geplastificeerd veiligheidsplan van de 'Waker'. Deze plannen moeten aan boord zijn en hangen in de regel als het schip in de haven is in een stalen brandbestendige koker nabij de toegang tot het schip. Deze plannen zijn speciaal bedoeld voor gebruik bij calamiteiten als deze.

De teamleider van de marinemensen kwam met de kapitein overeen dat de kapitein te allen tijde de eindverantwoordelijkheid zou behouden. De 'berger' van Noordgat was bij dit gesprek aanwezig. Toen het marineteam aan boord stapte kwam er nog steeds rook uit de achterkant van de opbouw en beide schoorstenen van de 'Waker'. Even leek het erop, door hevige kortstondige rookontwikkeling uit de stuurboordschoorsteen, dat de brand weer oplaaide. Door het koelen met water op het dek ontstond zelfs stoomvorming door de grote hitte.

De situatie aan boord werd door de kapitein en anderen, waaronder de marinemensen, geëvalueerd en een plan van aanpak werd opgesteld. Het idee van de kapitein was om met een aanvalsteam de snel- of SOS-afsluiters te bedienen en de MK-deuren te sluiten. De ploegleider van het marineteam was daarmee akkoord, maar alleen als er iemand mee ging die bekend was met het schip en goed de weg wist. De Noordgat-man en de stuurman bleken beide bereid mee te gaan. Gekozen werd voor de Noordgat-man omdat de stuurman in een eerder stadium rook ingeademd had. Het is een gegeven dat iemand die rook ingeademd heeft, als hij daarna persluchtapparatuur gebruikt, sneller gaat hyperventileren dan iemand die geen rook ingeademd heeft. De ploeg ging naar binnen door de



(vrijwel altijd en ook nu openstaande) deur van het trappenhuis bij de kustwachthutten. Van hier was te zien dat de rook in de gang vrijwel 'stilstond' en het binnengaan van de accommodatie bracht daar weinig of geen verandering in. De temperatuur van de binnenwanden van de gang was ongeveer 65°C. Onderweg werd nog een bemanningshutdeur gesloten waarna de deur tussen de accommodatie en de walengang gesloten kon worden. Deze van een dranger voorziene deur stond open in zijn vang en is hierin waarschijnlijk terecht gekomen tijdens de vlucht van de Hoofd- en 2^e werktuigkundige uit de MK. Daarna is geprobeerd het deurtje van het kastje van de snel- of SOS-afsluiters te openen maar dat lukte niet omdat het deurtje klemde. Hierna heeft het aanvalsteam zich teruggetrokken om hun materiaal weer in orde te maken en zich voor te bereiden op een volgende poging de deur van de snelafsluiterkast te openen.

Terwijl de marineploeg zich weer voorbereide kwamen er steeds meer mensen aan boord.

Later heeft het marineteam met de 'berger' van Noordgat nog een poging ondernomen om de deur van de snelafsluiterkast te openen en deze poging was wel succesvol.

Bij het ontstaan van de brand is wel even overwogen om CO₂ toe te laten, maar omdat duidelijk was dat er nog diverse deuren nabij de brandhaard open stonden zou dit weinig effect gesorteerd hebben. Bovendien was door de hitte en de rook de CO₂ installatie en de remote-bediening, onbereikbaar geworden.

Na het bedienen van de snelafsluiters, waarvan er een aantal niet werkte, had naar de mening van de mensen die zich hiermee bezig hielden, het alsnog toelaten van CO₂ weinig nut omdat de temperatuur van het MK-schot bij de walengang tot ongeveer 48°C gedaald was. Hieruit werd geconcludeerd dat de brand weliswaar onder controle was, maar dat er door de voortdurende rookontwikkeling nog ergens een vuurhaard(je) moest zijn dat nog niet gedoofd was en op de één of andere manier gevoed werd.

Besloten werd te wachten met het openen en binnengaan van de MK tot de komst van het RISC-personeel, dat gespecialiseerd is in het bestrijden van scheepsbranden.

Inmiddels was er ook een bergingsinspecteur van Svitzer, de rederij, aan boord gekomen. Deze rederijvertegenwoordiger is naar boord gebracht door de Harlinger reddingboot. Toen de bergingsinspecteur van de reder aan boord kwam, zag hij dat er een armada aan hulpverleners in de nabijheid van de 'Waker' was. De inspecteur van Svitzer wist nog niet veel meer dan dat er brand was (geweest) in de MK en besloten werd om gezamenlijk met de kapitein, de stuurman, de Oudste Officier van de 'Mercurus', de 'berger' van Noordgat en de zojuist gearriveerde bergingsinspecteur van Svitzer de situatie nogmaals te evalueren en orde op zaken te stellen om zo het probleem op te lossen.

De bergingsinspecteur deelde de mening van de verschillende leidinggevendenden dat de brand redelijk onder controle was en dat door het sluiten van de deuren en andere openingen van de MK en de accommodatie de brand minder hevig geworden was. Ook het uiteindelijk sluiten van de snel- of SOS-afsluiters zal hieraan debet geweest zijn. De inspecteur hield zich vervolgens bezig met de veiligheid van het grote aantal mensen dat aan boord was en tevens moest hij proberen te voorkomen dat er schade aan het mariene milieu zou ontstaan. De derde prioriteit van de bergingsinspecteur was om te bezien of het schip behouden kon worden.

Er bleef veel rook aan boord van de 'Waker' hangen, maar de temperaturen waren niet extreem hoog. Het schip werd zowel aan dek als vanaf zee gekoeld met grote hoeveelheden water. De 'Waker' was weliswaar een 'dood schip' maar er werd gebruik gemaakt van mobiele brandbluspompen en generatoren van andere schepen. Tijdens het koelen werden de temperaturen voortdurend gemonitord.

Omstreeks 21.30 uur kwamen acht brandweerlieden van het korps West aan boord van de 'Waker'. Zij werden gebracht door het betonningsvaartuig 'Terschelling' en hun hoofdopdracht was om extra blusmateriaal aan boord te brengen, onder andere persluchtapparatuur met reserveflessen en een mobiele brandbluspomp. Het team stond onderleiding van een Officier van Dienst (OVD) die onder andere de communicatie met de alarmcentrale onderhield.

De bergingsinspecteur, die de leiding had, verzocht de brandweerlieden een back-up team te formeren. Toen het gecombineerde team van Marine en berger (Noordgat) voor de tweede keer naar binnen ging om nogmaals te proberen de snelafsluiters te sluiten, was het team van de brandweer stand-by maar hoefde niet in actie te komen. Vervolgens kreeg het brandweerteam de opdracht om de acethyleenflessen te controleren en het lukte het team, ondanks de hitte, deze te verwijderen. De zuurstofflessen waren nog warm en werden met water gekoeld. Toen de mobiele pomp waarmee dit gebeurde, defect raakte nam de 'Terschelling' het koelen over. Omdat er na het verwijderen van de flessen geen andere taken voor het brandweerteam waren, zijn deze weer overgestapt op de 'Terschelling' om hun uitrusting op orde te maken voor een volgend gebruik.

lets na middernacht kwamen drie brandbestrijdingsexperts van RISC aan boord van de 'Waker'. Deze hebben de situatie opgenomen en zijn toen de MK binnen gegaan. Zij zijn begonnen met het openen van een aantal deuren om vluchtwegen voor hen zelf te creëren voor het geval de brand in de MK weer mocht opblazen. De tweede keer dat zij de MK zijn binnen gegaan, zijn zij op zoek gegaan naar de grote brandhaarden en hebben gecontroleerd of er verder nog kleinere brandjes woedden. De derde keer dat zij naar beneden gingen hebben zij deze kleine brandjes geblust.



Onderzoek leerde dat de brand was ontstaan aan de voorzijde van de bakboord hoofdmotor ter hoogte van cilinder 1 en de uitlaatgassen turbo. Een met stikstof gevulde demper welke aan de voorzijde van het lagedrukbrandstofsysteem was aangesloten, is na de brand op het naast gelegen bordes teruggevonden. Deze demper moet uit zichzelf zijn losgewerkt of -getrild waarna een brandstofsputter kon ontstaan. Deze naar boven gerichte spuiters is hoogstwaarschijnlijk op een onbeschermd gedeelte van de uitlaatgassen turbo of op de motor terechtgekomen en daardoor ontstoken met als gevolg de door beide wtk's waargenomen steekvlam.

Op 8 september 2009 om ongeveer 03.40 uur was de brand aan boord van de 'Waker' volledig geblust en de situatie weer volledig onder controle. De MK werd geventileerd en alleen de schepen 'Hurricane' en het betonningsvaartuig 'Terschelling' bleven nog stand-by.

Omstreeks 07.30 uur werd de Svitzer-sleepboot 'Simson' vóór vastgemaakt en na het laten slippen van het anker en de ketting van de 'Waker' werd de sleepreis naar Den Helder aangevangen. De sleep werd geëscorteerd door de 'Hurricane' en de 'Svitzer Medemblik'.

Nadat de 'Waker' het anker met ketting had laten slippen heeft de 'Terschelling' de ketting en het anker van de 'Waker' geborgen en aan boord genomen.

De 'Barend Biesheuvel', die in de late avond de rol van OSC van Hr. Ms. 'Mercur' had overgenomen, werd toen de sleep onderweg ging, bedankt en om ongeveer 16.00 uur op 8 september 2009 werd de 'Waker' afgemeerd aan haar vaste ligplaats, steiger 3, te Den Helder.

Beschouwing

Het schip

De 'Waker' is een onder Nederlandse vlag varende dubbelschroefs zeesleper die dienst deed als offshore-supportschip voor de Kustwacht. De 'Waker' had een l.o.a. van 67,42 meter en een bruto inhoud van 2167 ton. Het schip is gebouwd in 1977 bij de Verolme Scheepswerf Heusden B.V. en was geklasseerd bij Lloyd's Register EMEA, klasse 100A1+TUG+LMC+OCEAN GOING. Aan boord was een Certificaat van Deugdelijkheid dat geldig was t/m 06-01-2011, afgegeven voor vaargebied 1.

De 'Waker' behoorde tot de vloot van Svitzer, maar de geregistreerde eigenaar was Waker B.V. te IJmuiden.

Voor de voortstuwing stonden twee StorkWerkspoor Diesels aan boord (SWD's) van het type 6TM410 met bouwnummers 3364 en 3365 en elk met een vermogen van 3383 kW.

Op het bakdek achter de brug bevindt zich een RIB die te water gelaten moet worden met behulp van een elektrische kraan. Ook het scheepzetten gebeurt met dezelfde kraan. Voor de brug bevindt zich een helikopterdek. Het schip werd ingezet voor kustwachttaken en lag vaak stand-by in Den Helder. Bij een windkracht ≥ 5 Bft. ging de 'Waker' naar buiten zodat in geval van een calamiteit onmiddellijk ingegrepen kon worden. De 'Waker' was uitgerust met een aantal moderne navigatiemiddelen, maar elektronische zeekaarten en een VDR ontbraken. Ook was het schip niet voorzien van noodverlichting op accubatterijen. Ook een gecombineerd rook-/brandmeldsysteem was niet aanwezig. In de accommodatie waren wel een aantal op batterijen werkende rookmelders. Volgens getuigenverklaringen is er in de accommodatie wel een alarm gehoord maar het is niet duidelijk geworden of dit het algemeen of een ander alarm was. In de accommodatie en het trappenhuis naar boven waren geen brandwerende of brandvertragende en/of zelfsluitende deuren aangebracht.

De bemanning

Deze bestond uit tien Nederlanders. Buiten deze bemanningsleden waren er nog twee opstappers aan boord, beiden KLPD-functionarissen. Deze hadden elk een 'kustwacht'-hut toegewezen gekregen en bevonden zich daar toen de brand aan boord van de 'Waker' uitbrak. Omdat zij niet tot het scheepspersoneel behoorden hadden zij bij brand of andere calamiteiten geen taak toegewezen gekregen; de andere bemanningsleden hadden allen een vaste opdracht bij oefeningen zoals brand- en sloepenrol, schip verlaten, man-over-boord etc. Wel moesten de opstappers zich net als iedereen melden op het zogenaamde 'muster station'.

De kapitein was een ervaren zeeman die al sinds 1999 bij de rederij Svitzer in vaste dienst was. In september 2007 is hij kapitein op de 'Waker' geworden. Hij had nog nooit een brand op een schip meegemaakt waarop hijzelf voer. De kapitein is in het bezit van het diploma stuurman/werkuigkundige en heeft de vaarbevoegdheid 'master all ships'. Hij zat sinds 28 augustus 2009 aan boord van de 'Waker'. De kapitein kende de stuurman en de Hwtk. De 2^e wtk was bij hem nieuw aan boord.

De stuurman was 'invaller' op de 'Waker' en zat pas anderhalve week aan boord. Hij maakte geen deel uit van de vaste ploeg, maar was wel bekend met het schip. De stuurman liep de 0-6 en de 12-18 wacht, de kapitein liep de andere wachten. De stuurman verklaarde onder andere dat de brand- en sloepenrol gekoppeld was aan de hutnummers. Iedereen aan boord had een vaste taak bij oefeningen



of calamiteiten. Toen de brand uitbrak was de stuurman net van wacht en stond aan dek te praten met enkele medeopvarenden.

De Hwtk heeft voor hij ging varen de AM-opleiding in Utrecht gevolgd en daarna zijn A-diploma behaald. Hij heeft een vaarbevoegdheid als Hwtk alle schepen en is in dienst van Svitzer.

De 2^e wtk is in dienst als werktuigkundige en tevens als duiksupervisor bij Svitzer. Hij heeft ongeveer 15 jaar geleden de Zeevaartschool in Rotterdam gevolgd en daar het diploma MM (machinist/motordrijver) behaald. Hij heeft sinds zijn 16^e jaar in de machinekamer gewerkt. Bij de Marine heeft hij op een mijnveger gevaren en hij is in het bezit van alle papieren om als wtk te mogen varen. Hij heeft een aantal veiligheidstrainingen gevolgd. De 2^e wtk was aanvankelijk in dienst van Wijsmuller, deze rederij is later overgenomen door Svitzer. Hij wist van de gang van zaken bij Svitzer en was twee weken aan boord toen de brand uitbrak. De 2^e wtk maakte zijn eerste reis op de 'Waker'.

Het uitbreken van de brand

De 2^e wtk ging na zijn wacht, zonder de Hwtk hiervan in kennis te stellen, via de walengang nog even de MK in om het zoektoelwaterniveau te controleren. Hij moest daarvoor de stalen deur van de motorcasing, die met knevels dicht zat, open maken. Toen hij dit gedaan had, was er plotseling een enorme en felle steekvlam en hij hoorde een 'plof'. Gelijk werd hij ingesloten door vlammen die door het rooster waarop hij stond naar boven kwamen. Deze vlammen werden op hun beurt gevolgd door dikke zwarte rookwolken die de MK snel vulden.

De 2^e wtk bedacht zich geen moment en zonder zich te bekommeren om de nog openstaande motorcasingdeur vluchtte hij, volgens zijn eigen verklaring lichtelijk in paniek, de MK uit terug de walengang in, richting voorschip.

De Hwtk had een bijna identieke ervaring. Hij opende de deur van de MK controlekamer om zijn eerste wachtronde te gaan maken en werd ook geconfronteerd met de steekvlam en de 'plof', eveneens gevolgd door vlammen en de dikke zwarte rook. De Hwtk had gezien dat de vlammen en de rook wegwamen bij de bakboord hoofdmotor en hij probeerde telefonisch de brug te bereiken. Dit lukte niet waarop de Hwtk, evenals de 2^e wtk, zo snel mogelijk de MK verliet. Ook hij vluchtte de walengang in en opende zelf de deur tussen de walengang en de accommodatie. Ook de Hwtk bekommerde zich niet over het sluiten van de (vrijwel altijd op de haak openstaande) MK deur. Hij ging vooraf aan de 2^e wtk en beiden gingen de accommodatie in, gevolgd door de dikke zwarte rook en de snel oplopende omgevingstemperatuur. Waarschijnlijk heeft de Hwtk de deur zover geopend dat deze in de (voor deze deur niet toegestane) vang vast kwam te zitten waardoor de deurdranger zijn werk niet meer kon doen. De 2^e wtk, die als laatste door deze scheidingsdeur ging, heeft hier ook niet bij stilgestaan met als gevolg dat deze deur open bleef staan. Beide wtk's wisten via de accommodatie en het trappenhuis naar buiten te ontsnappen waarbij onderweg nog enkele medeopvarenden werden gewaarschuwd dat er brand was. Doordat de verbindingsdeur walengang/accommodatie open was blijven staan, kreeg de enorme hoeveelheid zwarte rook vrij spel in de accommodatie en even later, via het trappenhuis, ook in het stuurhuis.

De brandbestrijding

De Hwtk heeft onmiddellijk de kapitein van zijn bevindingen in kennis gesteld. De kapitein had al begrepen, evenals de stuurman, dat er iets bijzonders aan de hand was. De kapitein werd door de rookontwikkeling in het stuurhuis genoodzaakt dit te verlaten en het VHF-gesprek dat hij met de sleepboot 'Holland' voerde af te breken. Even later is de kapitein van de 'Waker' weer naar binnen gegaan en heeft een portable VHF te pakken weten te krijgen. Hij heeft nog getracht de ventilatie te stoppen maar kon de kast niet bereiken en heeft het stuurhuis door de rook weer snel moeten verlaten. De kapitein van de 'Holland' had begrepen dat er brand was aan boord van de 'Waker' en alarmeerde diverse instanties zoals de Verkeers Centrale Brandaris en het Kust Wacht Centrum (KWC) Den Helder. De 'Holland' zette direct koers naar de 'Waker' en bood haar hulp aan. De 'Waker' gaf aan dat er twaalf mensen aan boord waren en dat ze voorlopig allemaal in veiligheid waren. Inmiddels was het Terschellinger bergingsvaartuig 'Hurricane' van de rederij Noordgat ter plaatse verschenen en drie opvarenden van de 'Waker', de twee KLPD-mensen en de kok, werden door de 'Hurricane' overgebracht naar de 'Holland'. Alle drie hadden rook ingeademd. Inmiddels was men op de 'Waker', nadat alle bemanningsleden zich gemeld hadden, in opdracht van de kapitein begonnen met het sluiten van deuren, brandkleppen en ventilatie-openingen voor zover deze bereikbaar waren. De 2^e wtk en een matroos trokken een brandweerpak aan en hingen perslucht om om in de schoorsteen de brandkleppen te sluiten. Dit lukte goed aan bakboord, echter aan stuurboord lukte het niet helemaal. Eén klep was waarschijnlijk vervormd door de hitte en wilde niet dicht. Er werd gesproken over het toelaten van CO₂ maar besloten werd om dit nog niet te doen omdat er van de MK nog een aantal deuren open stonden die, om de CO₂ enig effect te laten sorteren, eerst gesloten moesten worden. Bovendien waren de CO₂-installatie en het bedieningsstation niet bereikbaar door de hitte en

de dichte rook. De kapitein draaide het schip op in de wind om zo weinig mogelijk last te hebben van de rook.

Ongeveer tien minuten na het uitbreken van de brand kreeg het schip een volledige black-out. De brandende bakboordmotor was reeds uit zichzelf gestopt, de noodstop van stuurboord hoofdmotor werkte niet en de kapitein besloot het schip desalniettemin ten anker te brengen. Dit lukte, met dien verstande dat de 'Waker' nog een tijdje langzaam doorvoer met een krabbend anker. Toen ook de stuurboord motor stopte hield het anker vrij snel en bleef de 'Waker' rustig ten anker liggen. Binnen de kortste keren was een armada van schepen onderweg naar de 'Waker', waaronder Hr. Ms. 'Mercur' plus enkele KNRM-reddingsboten van de Waddeneilanden en Harlingen. Ook een SAR-helikopter hield stand-by.

De eerste 'berger' die aan boord van de 'Waker' stapte was een opstapper van het bergingsvaartuig 'Tempest' van de rederij Noordgat uit Terschelling. De bemanning was toen, met uitzondering van de kapitein en de stuurman, al overgebracht naar de 'Holland'. Deze opgestapte 'berger' had in het verleden geruime tijd als 2^e wtk op de 'Waker' gevaren en was goed bekend met het schip. Samen met de kapitein is bekeken wat er reeds gedaan was en wat er verder nog gedaan kon worden. Er kwam nog steeds vrij veel rook uit het schip. Er kwam rook en stoom uit de openingen van de winchkamer en ook uit de openstaande deur van de laswerkplaats. Stuurboordmotor draaide nog en er kwam eveneens rook uit de aanzuigroosters aan de achterkant van de opbouw. De brand leek in hevigheid al behoorlijk te zijn afgenomen. Er werd materiaal zoals draagbare pompen, slangen en generatoren aan boord gebracht van verschillende bergingsboten en er werd door verschillende schepen al gekoeld op de scheepshuid. Aan dek werden slangen uitgelegd en pompen gestart om ook daar de temperatuur naar beneden te krijgen. De voorkeur ging uit naar het zo spoedig mogelijk sluiten van de SOS- of snelafsluiters. Er werden temperatuurmetingen verricht om een idee te krijgen waar de warmtebronnen zich bevonden en om de ontwikkeling van de brand te kunnen monitoren.

Een aantal brandkleppen aan dek kon niet worden gesloten omdat er een drietal vuilcontainers voor stond, die moesten eerst verwijderd worden.

De Noordgat-mannen zijn in de stuurboordschoorsteen geklommen en hebben, onder bescherming van een waterscherm, de nog openstaande klep aan stuurboord weten te sluiten. Ook de deur van de laswerkplaats is door hen gesloten en enkele vaten benzine die op het voordek stonden zijn weggehaald. Ook zijn er waterslangen in de winchkamer gebracht en onder druk gezet. Hierdoor ontstond stoomvorming bij de daar heersende hitte.

Inmiddels was ook Hr. Ms. 'Mercur', een torpedowerkschip van de Koninklijke Marine, op verzoek van de Kustwacht onderweg naar de 'Waker'. Dit schip voer op ongeveer een uur afstand en werd door de Kustwacht aangewezen als On Scene Coordinator. Tussen 19.15 en 19.30 uur is er een brandweerploeg van de 'Mercur' aan boord van de 'Waker' afgezet. Deze ploeg bestond uit vier manschappen en een teamleider, de Officier van de wacht en tevens Oudste Officier van de 'Mercur'. Er werd overleg gepleegd en alle betrokken partijen waren het er over eens dat allereerst getracht moest worden de snel- of SOS-afsluiters te sluiten. Afsproken werd dat de kapitein van de 'Waker' eindverantwoordelijk zou blijven voor alle uit te voeren acties. De teamleider van de marineploeg wilde graag dat de 'berger' van Noordgat met één van zijn teamleden naar binnen zou gaan omdat deze 'berger' goed bekend was met het schip. Zij namen water mee naar binnen. Bij de eerste poging zijn twee deuren gesloten, de deur van de motorcasing aan stuurboord stond inderdaad nog open, evenals de deur van de MK-ingang. Deze laatste stond, zoals bijna altijd, op de haak. Het deurtje van het SOS-afsluiterkastje werd bereikt maar de mensen konden het niet open krijgen omdat het klemde. Daarop werd de poging opgegeven met de bedoeling het later nog eens te proberen. De temperatuur van de wanden van de walengang was ongeveer 65°C. Eén van de te hulp gekomen schepen had een goede infrarood thermometer en zij constateerden dat de temperatuur naar beneden ging, Het materiaal waarmee men gewerkt had werd weer gebruiksklaar gemaakt voor een volgende poging.

Deze poging, met dezelfde mensen, was succesvoller dan de eerste. Zij wisten de SOS-afsluiterkast weer te bereiken en deze ook open te krijgen. De afsluiters werden bediend maar een aantal ervan werkte niet naar behoren. Dezelfde mensen hebben toen eveneens de nog openstaande deur naar de accommodatie gesloten. Ook deze deur stond nog open. Het team heeft zich na deze werkzaamheden weer teruggetrokken en heeft daarna een inspectieronde gemaakt over het sloependek. Daar was op het eerste gezicht veel rook, maar weinig brandschade. Toen is ook de deur naar het trappenhuis gesloten. Door deze openstaande deur had de rook zo snel het stuurhuis kunnen bereiken.

Toen men met deze werkzaamheden bezig was is een bergingsinspecteur van Svitzer met een aantal lokale brandweerlieden aan boord gekomen. De bergingsinspecteur heeft gelijk overleg gepleegd met de kapitein, de stuurman, de teamleider van de 'Mercur' en zijn mannen en de 'berger' van Noordgat. Het advies van de bergingsinspecteur was om allereerst te zien waar iedereen mee bezig was, orde op zaken te stellen en het probleem op te lossen. De bergingsinspecteur was van mening dat de brandbestrijding al min of meer succesvol was afgesloten. Er waren veel mensen aan boord en dit zou zeker niet het geval geweest zijn als de brand nog niet onder controle zou zijn.

De bergingsinspecteur is zich toen allereerst bezig gaan houden met zijn drie kerntaken:

1. de veiligheid van de mensen die aan boord van de 'Waker' waren met hun pompen, slangen en generators;



2. voorkomen van milieuvervuiling;
3. proberen het schip te behouden.

Aan de bergingsinspecteur was verteld dat de SOS-afsluiterkast uiteindelijk wel geopend was, maar dat niet alle afsluiters gesloten konden worden, Deze afsluiters zijn olie-bediend. Volgens de inspecteur verliest deze olie, als zij geruime tijd verhit is geweest, bepaalde eigenschappen waardoor zij onbruikbaar wordt.

Het lokale brandweerteam dat met de bergingsinspecteur van Svitzer aan boord ging, bestond uit de bevelvoerder van Korps West, een Officier van Dienst voor de communicatie en zes brandweerlieden. Zij kregen de opdracht als back-up team te fungeren waar dit nodig mocht zijn. Nadat het gecombineerde Noordgat berger/Marineteam de SOS-afsluiters gesloten had bij hun tweede poging, kreeg het brandweerteam de opdracht om de acethyleen-flessen te controleren en zo nodig te verwijderen. Dat is zonder problemen gebeurd, de naastgelegen zuurstofkast was nog zo heet dat er eerst met water gekoeld moest worden alvorens ook deze flessen van boord verwijderd konden worden. De brandweercommandant heeft nog voorgesteld aan de bergingsinspecteur om het brandweerteam de CO₂-installatie te laten activeren maar deze ging hier niet mee akkoord.

In opdracht van zijn maatschappij, Svitzer, wilde hij, alvorens verder iets te ondernemen, wachten op de komst van het Rotterdamse RISC-team. RISC is een bedrijf en opleidingsinstituut dat is gespecialiseerd in het bestrijden van scheepsbranden.

Toen duidelijk werd dat de brand onder controle was, is de brandweer met een warmtebeeldcamera en een gasmeter de accommodatie ingegaan om te kijken of het veilig leek om de MK in te gaan. Er werd een hoge concentratie CO (koolmonoxide) gemeten in de accommodatie en voorzichtigheid was daarom geboden.

Het RISC-team is als eerste de MK ingegaan. Zij hebben een aantal deuren geopend om vluchtwegen voor zichzelf te creëren voor het geval er iets fout mocht gaan. De tweede keer dat zij naar beneden gingen hebben zij de nog bestaande brandhaard nauwkeurig gelokaliseerd en hebben zij gekeken of er nog meer plaatsen waren waar nog brand woedde. De derde keer dat zij naar beneden gingen hebben zij de nog bestaande vuurhaarden geblust en voor zover dat mogelijk was afsluiters in het brandstofleidingssysteem van de bakboord motor dichtgezet om de hier en daar optredende lekkage te stoppen of tot een minimum te beperken. Achteraf bleek dat ook in de winchkamer een klein brandje gewoed had als gevolg van stralingswarmte. Nadat de brand volledig geblust was werd de MK en de accommodatie gecontroleerd geventileerd. Er werden hoge concentraties CO en CO₂ in de lucht gemeten.

De oorzaak van de brand

Zowel de rederij Svitzer als de technische afdeling van de IVW hebben een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van de brand.

Het is duidelijk dat de brand is ontstaan aan de voorzijde van de bakboord hoofdmotor ter hoogte van cilinder 1 en de uitlaatgassen turbine. Een met stikstof gevulde demper welke aan de voorzijde van het lagedruk brandstofsysteem was gemonteerd, is na de brand op het naastgelegen bordes terug gevonden. Deze demper zou uit zichzelf van zijn bevestiging losgekomen zijn. Deze bevestigingsnippel is naar boven toe gericht.

Hierdoor is er (vrij licht ontvlambare) gasolie terechtgekomen op de bakboord hoofdmotor en in of op de (hete) uitlaatgassen turbine. De gasolie is hierdoor ontstoken en de voorkant van bakboord hoofdmotor is in brand gevlogen met alle gevolgen van dien.

Aan de plaats en de aard van de schade door de brand is vastgesteld dat de kern van de brandhaard bij de uitlaatgassen turbine en cilinder 1 lag. De schroefdraad van de verschillende nippels in het brandstofleidingwerk zijn niet zichtbaar beschadigd. Ook de schroefdraad van de demper liet geen beschadigingen zien. Alle 4 kleine dempers op het lage druk brandstofleiding systeem zijn op dezelfde manier bevestigd en zaten allemaal goed vast. Ze zijn na het blussen van de brand voor onderzoek losgedraaid. Voor de afdichting was gebruik gemaakt van Teflon-tape. Bij het onderzoek door de IVW stond de afsluiter van de met stikstofge vulde grotere demper aan de achterzijde van bakboord hoofdmotor dicht. Deze afsluiter is waarschijnlijk dichtgezet door de 'berger' van Noordgat die mee naar beneden was gegaan en zo waarschijnlijk heeft (willen) voorkomen dat er nog brandstof uit de motor lekte. Ook de brandstofretour afsluiter stond, waarschijnlijk om dezelfde reden, dicht. Er zijn verschillende redenen aan te wijzen waarom een dergelijke demper los kan raken:

1. Niet geborgd bij montage
2. Afdichten van de schroefdraad met Teflon tape in plaats van koperen ringen
3. Dicht staan van de afsluiter van de achterste demper aan bakboord door trillingen
4. Dicht staan van de retourbrandstof afsluiter aan bakboord (trillingen)
5. Niet gebruiken van FN-tape waarmee het spuiten of sprayen van brandstof onder druk voorkomen kan worden



Hydraulische dempers

Deze worden gebruikt om drukgolven in het brandstofsysteem op te vangen. Deze drukgolven worden veroorzaakt door de persdruk van de brandstofpompen. Een demper staat ook bloot aan deze drukgolven en moet daarom altijd correct bevestigd worden en bovendien geborgd.

De dempers waren recentelijk geplaatst door de vorige bemanning. De dempers lekten geen olie en er was geen reden om aan te nemen dat ze niet goed vast zouden zitten.

Voor de dempers en het brandstofsysteem zijn aanvankelijk door Stork Werkspoor Diesel en later, na de overname door Wärtsilä, montagevoorschriften, de zogenaamde service bulletins, gepubliceerd. In deze service bulletins staat ondermeer vermeld dat oppervlakken die een temperatuur bereiken hoger dan 200 °C moeten worden geïsoleerd.

Verder hoort over de dempers een kapje te zijn aangebracht. Dat was op de 'Waker' niet het geval en dat was niemand opgevallen. Op iedere motor zaten twee kleine en één grotere demper. Er moest nog een hele grote demper op de boosterunit geplaatst worden en het lag in de bedoeling dat dit door een walbedrijf ging gebeuren. Er zijn mogelijkheden genoeg om een demper vast te zetten en te borgen. De Hwtk heeft nooit dempers geplaatst of vervangen.

Gezien de aard van de schade bij de voorkant van de motor kan worden geconcludeerd dat de temperatuur daar tot meer dan 1000°C is gestegen, op andere plaatsen tot omstreeks 600 °C.

Verdere bevindingen van de inspectie IVW

De MK controlekamer is op het tussendeck. In de controlekamer heeft geen brand gewoed. Er zijn twee uitgangen aan de voorkant, rechtstreeks naar de MK en nog een deur aan de zijkant die uitkomt dichtbij de trap naar de uitgang aan bakboord. Deze derde uitgang was volledig geblokkeerd door een later bijgebouwd bureautje.

De belangrijkste ingang van de MK is in de stuurboord walengang op het hoofddek. Het is een stalen waterdichte deur met zes knevels. De deur heeft geen dranger. De deur kan permanent opengezet worden met een vast aangebrachte haak. Onder de deur lag een houten keg die tijdens de brand tussen de zwart geblakerde wand en de deur gezeten heeft om deze goed vast te zetten. De zwartgeblakerde wand vertoonde een wit vlak waar de keg gezeten heeft. Hieruit blijkt dat de deur inderdaad open heeft gestaan tijdens de brand.

In de stuurboord schoorsteen wilde de aanzuigklep van de MK-ventilatie aanvankelijk niet sluiten. Dat is waarschijnlijk veroorzaakt door vervorming van het materiaal door de hitte. Niet alle snelafsluiters waren gesloten. In het bedieningskastje was vrij veel olie gelekt en volgens informatie van de Svitzer bergingsinspecteur verliest de hiervoor gebruikte olie zijn eigenschappen na verhitting.

De kast met noodstops voor de MK-ventilatie en de brandstofpompen is niet open geweest. De ventilatie van het gehele schip is uitgevallen doordat de elektrische installatie zodanig beschadigd raakte dat er een volledige black-out ontstond. De nooddiesel, die wel opgelijnd stond, startte niet. Mogelijk was door de opstelling van de noodgenerator, recht boven de bakboord hoofdmotor, de bedrading bij het begin van de brand gelijk dusdanig beschadigd dat dit niet meer tot de mogelijkheden behoorde. Het gevolg van het niet starten van de noodgenerator was dat de noodbrandbluspomp niet gebruikt kon worden.

De airconditioning was buiten bedrijf, de accommodatieventilatie werkte wel. Omdat de airco niet werkte, stonden er een aantal deuren naar het dek open. Het sloependek is toegankelijk via een tussendeur die naar de gang aan stuurboord leidt om naar de ingang van de MK te gaan of om aan de achterkant naar buiten te gaan. Deze tussendeur is voorzien van een deurdranger en een deurvanger. Het type deur was niet meer vast te stellen. De deur tussen de walengang en de accommodatie heeft, gezien de roetsporen, open gestaan tijdens de brand. De deurdranger was onvoldoende krachtig om de deur, als hij niet in de vang zat, in het slot te laten vallen.

De winchkamer c.q. lierruimte ligt boven de MK. Het zich hier aan bakboord bevindende schap met reservedelen, schoonmaakmiddelen en chemicaliën heeft door de stralingshitte in brand gestaan. Het dek ter plaatse was door de hitte vervormd.

De deur van de noodgeneratorkamer die middels een deur in verbinding staat met de laswerkplaats, moet (gedeeltelijk) open gestaan hebben gezien de hoeveelheid roet die er is aangetroffen. De deuren naar de motorcasing aan bakboord en de naastgelegen store stonden dicht.

De scheepsadministratie

De scheepsadministratie werd aan de dekzijde goed bijgehouden. Het scheepsdagboek was up-to-date en de verslagen van de veiligheidscommissievergaderingen konden zonder problemen getoond worden, evenals de non-conformities administratie. VC vergaderingen werden regelmatig gehouden, de frequentie was niet altijd volgens de regels. Oefeningen die gehouden werden werden goed geadministreerd.

Het verbaast de Raad dan ook ten zeerste dat er nooit iemand is geweest die bijvoorbeeld geklaagd heeft over de zware stalen deur met de knevels van de MK-ingang. Deze deur was door één man



vrijwel niet te behandelen en stond daarom altijd open. Dat is niet toegestaan. Bovendien mag er geen haak aanwezig zijn waarmee hij in open stand kan worden vastgezet. Hetzelfde geldt voor de verbindingsdeur tussen de walengang en de accommodatie. Deze deur mag niet voorzien zijn van een deurvang om hem constant open te houden. De deurdranger werkte onvoldoende om de deur in de deurpost en het slot te laten vallen.

Het MK-dagboek werd minder correct bijgehouden. De reden hiervan was het frequente manoeuvreren met de 'Waker' en eveneens het grote verloop aan boord bij de werktuigkundigen. Ook de werkdruk was vrij groot omdat het een oud schip betrof.

De noodstoppen van de motoren werden altijd gebruikt bij aankomst in de haven. Waarom zij nu niet werkten, toen ze echt nodig waren, zal altijd een raadsel blijven. Het vermoeden bestaat dat ook hier de bekabeling het zeer snel gebeven heeft waardoor de stroom vrijwel gelijk uitgevallen is.

De overdracht tussen twee Hwtk's die in het dossier is opgenomen, ziet er goed uit maar stamt uit augustus 2008.

De rol van de brandploeg van de Hr. Ms. 'Mercur'

Het team van de vijf opvarenden van de 'Mercur' is van grote waarde geweest bij de brandbesteding. De teamleider was vol lof over de rol van de kapitein, die de eindverantwoordelijkheid had, en die van de stuurman. De stuurman gaf blijk van een goede scheepskennis. Ook was de Oudste Officier zeer onder de indruk van de samenwerking tussen de diverse mensen aan boord, in het bijzonder met de 'berger' van Noordgat.

De Marine Officier heeft naar aanleiding van de ramp een presentatie gemaakt. Hiervoor bestond veel belangstelling van o.a. de KNRM en uiteraard de Koninklijke Marine zelf.

Hij gaf ook nog aan dat hij het een uitstekend idee van de kapitein vond om het schip ten anker te brengen onder de heersende omstandigheden aan boord. De Marine Officier is nooit gehoord door het KLPD.

De beide werktuigkundigen

Beiden hebben verklaard dat de ingangdeur van de MK bijna altijd openstond en zeggen dat dit gebeurde uit veiligheidsoverwegingen. De stalen deur moest gesloten worden en daarna weer geopend met zes knevels. Dit is zwaar en gecompliceerd en neemt veel tijd in beslag. De Hoofdwerktuigkundige is de stellige mening toegedaan dat als de MK-deur gesloten geweest zou zijn hij de brand niet overleefd zou hebben.

Hetzelfde geldt min of meer voor de tweede wtk. Als deze de motorcasingdeur achter zich had gesloten dan zou ook hij de brand hoogstwaarschijnlijk niet hebben overleefd. Nu bleef bij hem de schade beperkt tot wat schroeischade aan zijn wenkbrauwen en hoofdhaar.

Het verbaast de Raad dat de deurenkwestie nooit bij de rederij is aangekaart en dat een potentieel gevaarlijke situatie zolang heeft kunnen bestaan.

Ook bij surveys en jaarlijkse inspecties is dit nooit aan de orde gekomen.

Toen het schip in 1977 gebouwd werd voldeed het volledig aan de toen geldende eisen. Deze eisen zijn in de loop der jaren verschillende keren gewijzigd, maar de rederij die als bergingsmaatschappij een uitstekende naam heeft en tot de hoofdrolspelers behoort, heeft hier weinig of niets op afgedaan.

De compartimentering van het schip is door de deuren, die open stonden, grotendeels te niet gedaan waardoor de brand zich razendsnel kon uitbreiden tot een vuurzee van een oncontroleerbare grootte.

Opgemerkt dient nog te worden dat de 'Waker' buiten het regiem van Port State Control viel. De 'Waker' deed alleen Nederlandse havens aan en het is niet toegestaan dat de vlaggenstaat haar onder haar eigen vlag varende schepen aan inspecties onderwerpt.

Volgens SOLAS Ch.2.2 is het niet toegestaan dat een zelfsluitende deur een deurvanger heeft.

De rederij heeft inmiddels passende maatregelen genomen op andere schepen van haar vloot.

De schade

De schade aan de 'Waker' door de brand was aanzienlijk. Daarom is het schip na de ramp gesloopt. De tijdelijke vervanger van de 'Waker' is de 'Esvagt Connector'. Deze zal te zijner tijd vervangen worden door de 'levoli Black' die momenteel in Polen voor haar nieuwe taak wordt uitgerust.

Conclusie

De brand aan boord van de 'Waker' is geheel te wijten aan een losgekomen hydraulische demper. Deze demper bevond zich aan de voorkant van de bakboord hoofdmotor. Door het ontsteken van spuitende gasolie ontstond gelijk een dikke zwarte rook die de MK vulde en de accommodatie introk. De opvarenden wisten ternauwernood aan de brand te ontkomen, maar iedereen kon zich in veiligheid brengen.

Door de hevigheid van de brand was in eerste instantie bestrijding niet goed mogelijk. De deur naar



de machinekamer en de tussendeur van de walengang naar de accommodatie stonden open op de haak waardoor de rook zich verder kon verspreiden door de hele accommodatie. De bediening van de CO₂-installatie en de snel- of SOS-afluiters werd door rook en hitte onmogelijk. De hulpverlening en assistentie kwamen snel op gang en het lukte vervolgens om nog openstaande deuren en brandkleppen te sluiten. De situatie kwam hierdoor weer enigszins onder controle. Onderzoek nadat alle brandhaarden geblust waren, bevestigde dat de brand veroorzaakt was door een losgeraakte demper. Deze demper is losgeraakt door de in het brandstofsysteem aanwezige drukgolven in combinatie met een onvakkundige bevestiging. De demper was niet geborgd en de afdichting op de schroefdraad van de nippel was met teflontape gedaan in plaats van met een koperen ring. De compartimentering van een schip draagt in belangrijke mate bij aan de brandveiligheid. Rook en brand kunnen zich minder snel verspreiden en geeft de bemanning in de meeste gevallen meer tijd om actie te ondernemen en de bestrijding te beginnen. De MK van een schip kan beschouwd worden als een compartiment. Door deuren in open stand vast te zetten gaat het compartimentenprincipe verloren en kan de brand met bijbehorende rookontwikkeling zich verder verspreiden. Een zelfsluitende MK-deur was op de 'Waker' niet verplicht. Hierdoor wordt de sluitdiscipline van de opvarenden van groot belang. Overleg hierover tussen de scheepsbeheerder en de bemanning via de veiligheidscommissie en het ISM-systeem kan een goede en snelle oplossing van het probleem opleveren. Hierdoor wordt het veiligheidsniveau aan boord verhoogd. De incorrect gemonteerde demper kan de huidige scheepsleiding niet worden verweten omdat zij niet aan boord waren toen de demper werd geplaatst. Zij zijn derhalve niet schuldig aan de oorzaak van de brand. Dat er deuren open stonden die eigenlijk dicht hadden moeten zijn en die volgens SOLAS dicht moesten staan, getuigt niet van goed zeemanschap. Waarom de kapitein en de Hwtk als ervaren vaste bemanningsleden van de 'Waker' de rederij van deze gevaarlijke situatie niet in kennis gesteld hebben, is voor de Raad niet geheel duidelijk. De scheepsleiding had kunnen en moeten aandringen op vervanging van de stalen deuren met de knevels door lichtere deuren voorzien van een sluitmechanisme dat licht en met één hand bediend kan worden. Ook de rederij en de certificerende instelling hadden beter moeten opletten bij de jaarlijkse inspecties en audits.

Beslissing

Gezien het bovenstaande is de Raad van oordeel dat aan de kapitein van de 'Waker' geen maatregel van tucht behoort te worden opgelegd.

Tevens is de Raad van oordeel dat aan de hoofdwerktuigkundige van de 'Waker' eveneens geen maatregel van tucht behoort te worden opgelegd.

Ook aan de tweede werktuigkundige van de 'Waker' dient naar het oordeel van de Raad geen maatregel van tucht te worden opgelegd.

Leringen

1. De MK-brand op de 'Waker' heeft weer eens aangetoond dat opvarenden die rook hebben ingeademd direct daarna beter geen perslucht kunnen gebruiken.
2. Deuren altijd zoveel mogelijk gesloten houden, ook de buitendeuren van de accommodatie.
3. Afvalvaten niet zodanig neerzetten dat hierdoor bepaalde brandkleppen niet bereikt of gesloten kunnen worden.

Aanbevelingen

1. De scheepsleiding dient zich ervan te vergewissen dat deuren van de belangrijkste en meest gebruikte MK-ingangen van het zelfsluitende type zijn en dat zij zijn voorzien van een snel en gemakkelijk bedienbaar sluitmechanisme.
2. Deuren naar de MK dienen onder normale omstandigheden gesloten te zijn en moeten voorzien zijn van de waarschuwing: 'This door normally to be kept closed'.
3. Controleren of de verbindingsdeur tussen de MK en de accommodatie een goedgekeurde branddeur is.
4. Nagaan en zo mogelijk markeren via welke routes, in geval van brand in de MK, de kastjes van de elektrische noodstoppen, de snel- of SOS-afluiters, de CO₂-installatie en de uitgangen bereikt kunnen worden.
5. Controleer met enige regelmaat of de ontsnappingsroutes vrij zijn van obstakels. Weet waar de brandblus- en persluchtapparatuur is opgeborgen en neem kennis van de bediening, de werking en de mogelijkheden van de (nood)brandbluspomp(en).



Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, A.J. Both, J.L.A. van Aalst, P.J. Lensen, ing. J.C.H. de Neef leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 27 april 2010.

U.W. baron Bentinck,
voorzitter

D.J. Pimentel,
Secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:
www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart