UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 30 OKTOBER 2026 (NR. 6 VAN 2026) IN DE ZAAK 2026.V3-LADY ARIANE

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht (hierna: de inspecteur),

tegen

V. S.,
betrokkene.

1. De zaak in het kort

Op 26 maart 2026 omstreeks 18.10 uur is het vrachtschip Lady Ariane in Rotterdam tegen de Calandbrug gevaren. De brug werd op dat moment geopend voor de doorvaart; het sein bij de doorvaartopening van de beweegbare brug gaf bovenaan rood licht aan en daaronder een groen licht. Het schip raakte de brug met de top van de voormast, waardoor de radarscanner losraakte van de voormast en terechtkwam op de second officer die zich op het voordek bevond. Hij raakte gewond aan zijn sleutelbeen.

De inspecteur verwijt de kapitein (i) dat hij de brug, terwijl deze nog voor de doorvaart geopend moest worden, met een behoorlijke snelheid is genaderd en (ii) vervolgens door de doorvaartopening van de beweegbare brug is gevaren hoewel het sein een rood vast licht en daaronder een groen vast licht toonde, ten teken dat de doorvaart op dat moment nog niet, maar eerst aanstonds was toegestaan.

Het Tuchtcollege acht de verwijten gegrond en legt betrokkene de maatregel van berisping op. De zaak onderstreept het belang van kennis van de verkeerstekens en van bewustheid van het vaargedrag (in combinatie met de weersomstandigheden) bij het naderen van en wachten voor beweegbare bruggen.

2. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 8 mei 2026 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft de inspecteur (als gemachtigde van verzoeker) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling van een bezwaar tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Lady Ariane.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De mondelinge behandeling van de zaak heeft plaatsgevonden op 14 september 2026 om 10.30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam. Voor verzoeker is de inspecteur verschenen. Hij heeft het woord gevoerd overeenkomstig een door hem overgelegde pleitnota. Betrokkene is verschenen. Er is gebruik gemaakt van de diensten van een tolk.

3. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op 26 maart 2026 om 17.45 uur was de Lady Ariane klaar voor vertrek naar zee vanaf de All Weather Terminal (AWT) in de Brittanniëhaven, Rotterdam. Het schip was geladen met 176 stuks staalrollen, 3328 mt, voor Pasajes

(Spanje) en de diepgang was Tv 4,55 meter en Ta 4,91 meter. Er was geen loods aan boord, want betrokkene was in het bezit van een tijdelijk Pilot Exemption Certificate (PEC) voor kleine zeegaande schepen. Betrokkene was de OOW. De chief officer was ook op de brug om betrokkene te assisteren. Voorafgaand aan het vertrek gaf betrokkene via VHF 11 zijn PEC nummer door aan Traffic Control Rotterdam. De chief officer meldde het vertrek op VHF 65 (sector Rozenburg) en VHF 22 (Calandbrug), waarbij hij om een brugopening verzocht. Dat was akkoord voor de brugwachter en de Lady Ariane moest weer oproepen als zij opgelijnd was. Om 18.00 uur vertrok het schip van de AWT en meldde dat aan VTS sector Rozenburg. Toen de Lady Ariane opgelijnd (voor de brugopening) was, gaf de chief officer dat door aan de brugwachter op VHF 22. Het antwoord van de brugwachter was niet duidelijk, maar nadat de chief officer vroeg of de brug nu geopend zou worden, antwoordde de brugwachter bevestigend. Terwijl de brug aan het openen was, bleef betrokkene vaart in het schip houden vanwege de wind. Daardoor werd de brug te snel genaderd en raakte de top van de voormast de Calandbrug. Op dat moment gaf het teken voor de doorvaart van de beweegbare brug nog rood boven groen aan. Door de aanraking met de brug raakte onder meer de radarscanner los van de voormast en viel op de second officer, die zich op het voorschip bevond. Hij raakte gewond aan zijn sleutelbeen.

De Lady Ariane (IMO nummer 9760366) is een Nederlands vrachtschip van rederij Wijnne & Barends cargadoors- en agentuurkantoren B.V. te Delfzijl. Het schip is in 2015 gebouwd, is 88 meter lang, 13,35 meter breed en meet 2544 BRT. Ten tijde van het incident waren er zeven bemanningsleden aan boord.

4. Het bezwaar van de inspecteur

De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft gehandeld in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten

opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 41 Wet bemanning zeeschepen).

Concreet bestaat het bezwaar uit de volgende elementen:

1. Betrokkene voer met een behoorlijke snelheid – (ruim) 5 knopen – richting een brug die zich op korte afstand bevond en die nog geopend moest worden voor zijn doorvaart.
2. Betrokkene voer door de doorvaartopening van een beweegbare brug, waarbij het teken aangaf: een rood vast licht en daaronder een groen vast licht.
3. Mede hierdoor heeft betrokkene met de top van de voormast van de Lady Ariane de Calandbrug geraakt.
4. Betrokkene is verantwoordelijk voor verwonding van de second officer, die op zijn rechterschouder geraakt werd door de vallende radar-scanner.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

Binnenvaartpolitiereglement
Artikel 1.04. Voorzorgsmaatregelen
De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

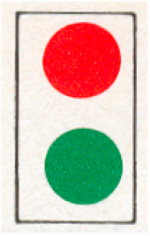
Artikel 6.26. Doorvaren van beweegbare bruggen, lid 4
Voor het doorvaren van de doorvaartopening van een beweegbare brug kunnen tekens worden getoond aan weerszijden van de doorvaartopening op gelijke hoogte dan wel aan de stuurboordszijde daarvan.
Deze tekens betekenen:

onder c

een rood vast licht en daaronder een groen vast licht (teken A.11; bijlage 7): het doorvaren is verboden, maar dit zal aanstonds worden toegestaan;

A.11 In-, uit- of doorvaren, wordt aanstonds toegestaan

(artikelen 6.26, lid 4c, 6.28a, lid 1c)



Betrokkene heeft een schikkingsvoorstel ('lik op stuk") van € 700,- van de Officier van Justitie geaccepteerd en betaald. Hiermee is de overtreding strafrechtelijk afgedaan.
Omdat uit het voorval ook door de beroepsgroep als geheel lering kan worden getrokken heeft de inspecteur om tuchtrechtelijke behandeling verzocht.

5. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent alle elementen van het bezwaar van de inspecteur. Vanwege de sterke wind heeft betrokkene eerst geruime tijd gewacht met uitvaren. De minimale snelheid van het schip is vierenhalve knoop. Deze snelheid was volgens betrokkene ook nodig om, bij de heersende wind en stroming, veilig onder de brug door te kunnen varen. Na de aanraking met de brug heeft betrokkene getracht snelheid te minderen. Hij heeft het schip

niet tot stilstand gebracht om te voorkomen dat hij geen controle over het schip zou hebben.
Betrokkene heeft na de aanraking opgemerkt dat er een stuk van de radar was afgebroken. Dat dit stuk op de second officer viel heeft hij niet gezien. Hij hoorde dit achteraf van de bemanning. Hij heeft nog contact met de second officer. Die is volgens hem gelukkig weer helemaal hersteld.

6. De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege onder meer de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene op zitting, voor zover relevant, zakelijk en samengevat weergegeven:
"Ik heb gemerkt dat het schip de brug heeft geraakt. Ik heb wel snelheid geminderd, maar het schip niet tot stilstand gebracht om te voorkomen dat ik de controle over het schip zou kwijtraken en wij de brug en de kolommen zouden raken. Dat had te maken met de windvlagen, maar ook met de omstandigheid dat het schip naar rechts trekt als je de snelheid eruit haalt. Pas toen ik zag dat de voorkant van het schip onder de brug door was, begon ik weer iets meer snelheid te maken.
Zelfs al zou de chief officer hebben gedacht dat het groen licht was en hij door kon varen, dan ben ik eindverantwoordelijk en moet ik die beslissing bevestigen."

B. Master's statement van 26 maart 2026 (als bijlage 6 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:
"17:45LT Vessel ready as per Ch/List F4.7.002, no Pilot
17:55LT Ship's report on radio : VHF ch 65 Sector Rozenburg and VHF ch 22 Caland-Brug bridge that the ship is ready to leave the terminal. The Bridge reported that the next ship's report would be when the ship on the line (course to pass the bridge)

18.00LT Cast off, the ship under way. Ship's report on radio: VHF ch 65 Sector Rozenburg. The crew fixed the FWD mast to use the radar.

18.09 LT Course 350 degrees, the ship is moving towards the bridge. We reported on VHF 22 Caland-Brug bridge that the ship on the line. There was a red light on the bridge. The ship's speed is approximately 5 kn. Keeping the ship on course to pass the bridge. Due to bad weather conditions and strong gusts I keep my speed to maintain a safe course to pass the bridge. At a lower speed, the wind and current would have pushed me on the bridge columns

18.10 LT The green and red lights start blinking, the bridge rises. 1 started working the engine in reverse and using the bow thruster due to the slow opening of the bridge.

18.11 We touch the bridge on top of the FWD mast. 1 see damage to the navigation light and radar antenna. Broken parts of the mast equipment injured the 2nd officer's clavicle. After the incident, we informed the agent, Technical Department and Sector Rozenburg about the damage."

C. Interview rapport van 30 maart 2026 van K. van der Wall van ILT aan de rederij (als bijlage 7 bij het verweerschrift gevoegd), voor zover inhoudende het volgende:

"Before leaving the terminal garage, you had called Sector Rozenburg in Channel 65 and also Caland-bridge that you were shortly ready for departure. Caland-bridge answered that you had to report again as soon as the vessel would be on the line to pass the bridge.

After the mooring lines were on board, you reported to Sector Rozenburg, that you were on your way. The speed of the vessel was approx. 4,8-5 knots.

After you were on line with the bridge, you reported to the Caland-bridge. You saw that the lights of the bridge were red. After a while the lights turned red-green, meaning that the bridge was opening.

At the same time, the wind and current influenced the heading of the vessel.

Therefore, you decided to increase the speed a bit, to keep the vessel on course and to prevent drifting towards the bridge columns.

At the same time, you saw that the bridge was opening slowly. You decided to reduce the speed by reversing the thrust. And you used the bow thruster to remain on course.

This did not prevent the vessel to touch the bridge with the top of the foremast. The radar and navigational lights fell down.

You phoned the technical department of Wijnne & Barends, Sector Rozenburg, Caland Bridge and Port Control Rotterdam.

The second officer was on the foredeck during the collision. He sustained injuries because of the radar and navigational lights fell down. He broke his collar bone.

You have a Pilot exemption certificate for the Rotterdam area. However, the only vessel mentioned is the Lady Anneke. I asked you about this and you answered that the Port Authorities also agreed for the Lady Ariane.

There was no pilot on board. You did not consider to use a tugboat.

Before departure, the airdraft and the actual draft in fresh- and seawater were calculated. Around 14.00/15.00 LT loading was finished. Because of the strong wind, you stayed some extra hours in the terminal garage. You went for rest these hours. Around 18.00 LT you left the terminal garage to head to sea. Inside the terminal garage, it was difficult to feel the actual wind.

I asked you what you would have done if there would have been no wind. You answered that you would have waited for the bridge to be open completely with a minimum of speed. When the lights are green, you may pass the bridge.

You also stated that there were no technical problems. Everything was working normal."

D. Proces-verbaal van verhoor verdachte van 26 maart 2026 (als bijlage 17 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:

“V: Om 18.10 uur zag ik dat de voorste mast dicht bij de brug kwam en ik was bang dat deze de brug zou raken. Kort hierna raakte de voorste mast de brug, waarna de radar en voorste toplicht afbraken. Toen wij onder de brug doorwaren, heb ik gelijk contact opgenomen met mijn werkgever. Deze gaf aan dat ik zo niet met het schip door mocht varen, aangezien er apparatuur kapot was. Hierna werd ik door de verkeersbegeleiding van het havenbedrijf opgeroepen op VHF kanaal 11 en kreeg ik de opdracht om naar de Dintelhaven te gaan om af te meren voor verdere instructies.

P: Weet u wat de rood met groene verlichting op de brug betekend?

V: Dat betekent dat de brug omhooggaat, maar wij gingen juist door om onze koers voor onder de brug te behouden, aangezien de wind heel sterk was.”

E. Proces-verbaal van verhoor getuige van 26 maart 2026 (als bijlage 18 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:
"Ik ben opvarende van de Lady Ariana en werk als scheepsmotormonteur. Na het beladen zijn we naar zee vertrokken. De kapitein zei voorwaarts en we zijn toen vertrokken […] naar de Calandbrug. We voeren bij de brug en toen de brug nog niet ver genoeg omhoog was, hebben wij met de mast de brug geraakt. Hierdoor is de radar geraakt en kapotgegaan. De second [officer] stond op het voordek en is door de vallende radar geraakt op zijn borst. Ik ben met een collega toen naar hem toegelopen en hem gevraagd of hij ok was. Ik hoorde de second [officer] zeggen dat hij pijn in zijn schouder had. De second [officer] is toen opgestaan en is naar het achterdek gelopen. Ik heb hem toen op een stoel laten zitten."

F. Proces-verbaal van verhoor getuige van 27 maart 2026 (als bijlage 20 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:
“Ik ben de second officier. Ik stond voorop het schip om de zijkanten in de gaten te houden. Ik hoorde dat we de brug raakten. Het duurde ongeveer een seconde nadat ik dit geluid hoorde voordat ik geraakt werd.

Ik heb geen idee van wat er precies gebeurde. Ik ben geraakt op mijn rechter schouder. Ik werd geraakt door een deel van de radar."

G. Het (in punt 2 bedoelde) verzoekschrift, voor zover inhoudende als mededelingen van de inspecteur ILT ing. B.A.C. van Geest:
"De ISM-manager stuurde een overzicht van het weer op de meetlocatie Rotterdam. […] Samenvattend kan je zeggen dat de wind bij de Calandbrug rondom het tijdstip van het ongeval uit het noordwesten kwam met een kracht van hooguit 5 Bft, met uitschieters tot en met 6 Bft. […]
Er staan grote windvangers aan de westkant van de Brittanniëhaven (bijlage 50). […]
De stroom
[…] Op 26-03-2026 was het ten opzichte van Hoek van Holland om 14:40 laagwater (LW) en om 20:49 hoogwater (HW). De stroom was dus inkomend en een dag later was het doodtij. De stroom zal niet veel geweest zijn, 0,1 knoop (bijlage 53). Betrokkene noemt 0,5 knoop (bijlage 6)."

7. De overwegingen

7.1 Mede op grond van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak gebleken dat alle door de Inspecteur genoemde elementen van het bezwaar gegrond zijn.

7.2 Toen de chief officer van de Lady Ariane aan de brugwachter van de Calandbrug meldde dat het schip opgelijnd was, had het schip een snelheid van (ruim) 5 knopen. Er reden toen nog auto's over de brug en de slagbomen stonden nog open. Ongeveer 3 minuten later is het schip met een snelheid van ruim vier knopen tegen de Calandbrug gevaren. Op dat moment gaf het verkeerssein boven een rood vast licht en onder een groen vast licht, wat betekent dat doorvaren verboden is, maar aanstonds zal worden toegestaan.

7.3 De kapitein had onder die omstandigheden in de oplijnpositie moeten wachten met de kop in de wind, indien nodig gebruikmakend van de boegschroef, en pas daarna moeten opdraaien. Dat heeft hij nagelaten.

7.4 Het college is van oordeel dat een zorgvuldig kapitein in deze situatie de snelheid had moeten aanpassen en de (doorvaart)manoeuvre pas had moeten inzetten op het moment het schip beheersbaar en correct gepositioneerd was. Door dit na te laten heeft de kapitein gehandeld in strijd met de zorg die van hem mocht worden verwacht. Dit geldt temeer nu het sein een duidelijke aanwijzing gaf dat de doorvaart nog niet mogelijk was. Bij de beoordeling van de ernst van het verwijt weegt het college mee dat bij het voorval een persoon gewond is geraakt.

7.5 De nalatigheid van betrokkene bij naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een overtreding op van het bepaalde in artikel 41 lid 1 van de Wet bemanning zeeschepen in verbinding met artikel 8 van die wet: het als kapitein handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Ook de door de inspecteur genoemde voorschriften uit het Binnenvaartpolitiereglement zijn niet in acht genomen. Toegevoegd wordt dat het aangehaalde voorschrift van art. 6.26 ‘Doorvaren van beweegbare bruggen’ van het Binnenvaartpolitiereglement ook is te vinden in art. 6.26 van de (door de VN-ECE opgestelde) Europese code voor de binnenvaart (CEVNI).

8. De tuchtmaatregel

8.1 Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met schade tot gevolg. Het gaat hier bovendien niet om louter materiële schade, maar ook om persoonlijk letsel. Gelukkig is dit (uiteindelijk) meegevallen.

8.2 Betrokkene heeft voor hetzelfde feitencomplex eerder een transactievoorstel (van € 700) van het Openbaar Ministerie ontvangen en betaald. Dit staat aan deze tuchtrechtelijke behandeling niet in de weg. Dat komt omdat een strafrechtelijke procedure een ander doel heeft dan een tuchtrechtelijke procedure. Het strafrecht is punitief van aard, terwijl het tuchtrecht er primair toe strekt de kwaliteit van de beroepsgroep te bewaken. Wel dient bij het opleggen van een tuchtrechtelijke maatregel rekening te worden gehouden met de strafrechtelijke sanctie. Daarom sluit het Tuchtcollege zich aan het voorstel van de inspecteur om in dit geval te volstaan met een berisping.

9. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om het volgende onder de aandacht te brengen:

- Bij het gebruik van de binnenwateren dient bekendheid te bestaan met de daarvoor geldende voorschriften, waaronder in dit geval die van het Binnenvaartpolitiereglement voor het doorvaren van beweegbare bruggen.
- Bij het naderen van een nog niet voor de doorvaart geopende brug dient de snelheid van het schip te worden aangepast, zodat (rekening houdende met de weersomstandigheden) tijdig kan worden gestopt. Nadat de brug geopend is, dient de (doorvaart)manoeuvre pas te worden ingezet op het moment het schip beheersbaar en correct is gepositioneerd.

10. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene de maatregel van berisping op.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, J. Berghuis en R. Bennetts, leden, in aanwezigheid van mr. F. Pietersma-Smit als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 30 oktober 2026.

J.M. van der Klooster
voorzitter

F. Pietersma-Smit
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.