



En daar is het eerste ijskraam. #Bath

Mark Rijk @MarkRijk



Volluk #CSCLJupiter bij #Bath

Aart van Oosten @yellow_flame

Wouter Jong

10.1 Inleiding

Het was een onalledaags gezicht in Bath. In het Zeeuwse dorp aan de Westerschelde strandde op maandag 14 augustus 2017 een groot containerschip uit Hong Kong, de CSCL Jupiter. Het 366 meter lange schip was op weg van Antwerpen naar Hamburg, toen het op de bochtige Westerschelde door roerproblemen uit de geul raakte. De bocht bij Bath is daar berucht om. Het vraagt behoorlijke stuurmanskunst om een schip van deze omvang in de driehonderd meter brede vaargeul de juiste draai te laten maken. Het schip is immers langer dan de geul breed is. Een stuurfout heeft grote consequenties, mede omdat dergelijk grote schepen minimaal een kilometer nodig hebben om vaart te verminderen en tot stilstand te komen.

Het schip was nog maar net in de bocht bij Bath gestrand of de eerste dagjesmensen kwamen op het gebeuren af. Een ijscoman stalde zijn kar op de dijk en de mensen maakten er een mooie dag van. Ze keken toe hoe bergers op volle kracht probeerden het schip bij hoogwater weer vlot te trekken. Met zeventien sleepboten lukte dat nog diezelfde avond, onder toezicht van duizenden toeschouwers.

Het massaal toegestroomde publiek was een belangrijk aandachtspunt voor de autoriteiten. In dit hoofdstuk belichten we het thema ramptoerisme op basis van mediaberichtgeving, informatie van Veiligheidsregio Zeeland en een interview met Piet Zoon, destijds waarnemend burgemeester van de gemeente Reimerswaal. Waar de overheid veel waarde hecht aan zelfredzaamheid en burgerhulp, kan een al te grote maatschappelijke betrokkenheid soms ook tot problemen leiden.

Hoe ver reikt de verantwoordelijkheid van de overheid om het ramptoe-risme bij crises in goede banen te leiden?

10.2 Feitenrelaas

De Westerschelde is de levensader voor de haven van Antwerpen. Het is er een komen en gaan van grote zeeschepen, die de op een na grootste haven van Europa aandoen. De basis voor de hulpverlening bij incidenten op de Westerschelde is het *Incidentbestrijdingsplan Deltawateren*. Vanaf GRIP-2 is de operationele leiding in handen van de Operationeel Leider van het regionaal operationeel team (ROT). Als hoger opgeschaald moet worden, is in het plan vastgelegd dat dan GRIP-4 moet worden afgekondigd. Gezien de uitstraling die incidenten op de Westerschelde hebben, kent het *Incidentbestrijdingsplan Deltawateren* geen GRIP-3. Het is GRIP-2 óf GRIP-4.

Kort nadat de CSCL Jupiter uit Hong Kong op maandag 14 augustus 2017 de haven van Antwerpen heeft verlaten, raakt het schip rond half negen in de ochtend stuurloos. Het schip vaart met dertien knopen (circa 25 km/u) richting zee, als het uit zijn roer wordt geslagen door een motorstoring. Het enorme containerschip strandt in het slik aan de kade bij Bath, gemeente Reimerswaal. Het scheepvaartverkeer op de Westerschelde wordt tot nader orde stilgelegd. Dat blijft zo tot 14.00 uur, wanneer zeevaartschepen met een lengte tot tweehonderd meter onder begeleiding langs het containerschip mogen. Andere schepen zullen moeten wachten.

Gezien de grootte en diepgang van het enorme containerschip was het bewust tijdens hoogwater uit Antwerpen vertrokken. De stranding gebeurt dan ook juist op het moment dat het in het oostelijke deel van de Westerschelde hoogwater is. Omdat het water na de stranding snel daalt, komt het schip droog te liggen. Verschillende sleepboten maken zich vast aan het schip om het te stabiliseren. Direct na de stranding wordt nog een snelle poging ondernomen om het schip vlot te trekken. Als dat niet lukt, wordt rond 10.13 uur opgeschaald naar GRIP-2 en wordt het ROT in Middelburg geactiveerd. Het is dan al duidelijk dat de sleepers en bergers ongeveer twaalf uur moeten wachten totdat

het opnieuw hoogwater wordt, om dan een nieuwe poging te doen het schip vlot te trekken.

Het ROT informeert de waarnemend burgemeester van Reimerswaal. De situatie wordt telefonisch besproken. De diensten stellen vast dat het op dat moment vooral een operationele uitdaging is. De containers op het dek leveren geen gevaar op voor de omgeving, omdat het schip stabiel en vast ligt. De burgemeester, die eerder in zijn carrière gemeentesecretaris op Texel was en daar een stranding van een schip heeft meegemaakt, zegt nog grappend 'je kunt wel een frietkraam bellen, want dit wordt wel een dingetje'. En hij blijkt gelijk te krijgen. Korte tijd later lokt het gestrande schip honderden kijkers naar Bath. De fotogenieke attractie zorgt voor een verkeerschaos in en rond het Zeeuwse dorp. Een ijsverkoper doet goede zaken. Bij laagwater, als het slik droogvalt, gaan sommige waaghalzen zelfs het slik op, om het schip met eigen handen aan te raken.

De burgemeester en het ROT bespreken de situatie en stellen vast dat de verkeersdrukke in Bath blijft toenemen. In overleg wordt besloten om een parkeerverbod in te stellen. Om het verbod kracht bij te zetten, zullen borden worden geplaatst en wordt een noodbevel opgesteld dat aan overtreders kan worden uitgereikt. Het noodbevel dwingt mensen die hun auto op een verkeerde plek parkeren en daarmee hulpdiensten hinderen 'hun auto op de eerste aanzegging van een ambtenaar van politie of brandweer te verwijderen'. Daarnaast geldt een noodverordening voor het gebied rond het schip, waarin mensen wordt verboden om zich op het slik te begeven. De burgemeester overlegt met het ROT of er voldoende politie is om het verbod te handhaven. Volgens de burgemeester wordt hij daarin bevestigd.

Aan het eind van de middag wordt het drukker en drukker in en rond Bath. Het immense schip blijkt op deze zomerse dag een enorme aantrekkingskracht op 'ramptoeristen' te hebben. Met sixpacks bier en flessen rosé binnen handbereik zoeken mensen een plekje op de dijk, met uitzicht op het schip. Er worden maatregelen genomen om mensen te beletten het slik te betreden. Op Twitter verschijnt in de avond een foto van een tekstkar, waarop is te lezen: 'Blijf op de dijk. Lopen op talut (sic), zand en slik verboden'.¹ Waar de noodverordening is

1 Zie https://twitter.com/yellow_flame/status/897174792268390401.

bedoeld om mensen van het slik te houden, richten de instructies op de tekstkar zich op het talud van de dijk en het water rond het schip.

Ondertussen zijn bergers met de kapitein van het schip in conclaaf over de bergingsoperatie. Hiervoor moet een standaard Lloyds Open Form worden getekend, een in de internationale maritieme wereld erkende contractvorm waarin staat dat de reder akkoord is met de reddingspoging. Op zijn beurt ontleent de berger rechten aan het contract, als de berging slaagt. Omdat het uiteindelijk de reder in Hong Kong is die akkoord moet geven, gaat de onderhandeling via verschillende schijven. De tijd begint te dringen. Het beste moment om het schip weer los te krijgen, ligt rond half negen 's avonds, als het opnieuw hoogwater is. De berger zet alles op alles om het schip dan weg te krijgen.

Rond 16.00 uur meldt de bergingsleider (de 'salvage master') die deel uitmaakt van het crisisteam te water, dat het lostrekken van het schip ook risico's met zich meebrengt. Dit wordt gedeeld met het ROT in Middelburg. Het slik mag niet betreden worden, omdat mensen dan een te groot risico lopen als het schip in beweging komt. Ook wil de bergingsleider dat als er wordt begonnen met slepen, de dijk in een straal van driehonderd meter rond het schip vrij van mensen is. Het gevaar betreft dan met name de kabels waarmee de sleepboten het schip in beweging willen krijgen. Als eenmaal de kabels op spanning komen en mocht daarbij een kabel knappen, dan kan de zwiepende kabel een gevaar vormen voor de toeristen aan de wal. Het is niet zozeer de kabel zelf, als wel de aan de kabel bevestigde hijsblokken die een gevaar vormen. Om 16.00 uur wordt in het ROT de inschatting gemaakt dat, als het nodig is, mensen van de dijk kunnen worden geweerd. Het aantal toeschouwers is op dat moment nog te overzien.

Naarmate de tijd verstrijkt, wordt het echter steeds drukker op de dijk. Rond 19.00 uur wordt een mobiele eenheid (ME) uit Tilburg opgeroepen om te helpen om de dijk vrij te krijgen. De ME heeft echter tijd nodig om in Bath te komen, tijd die de berger niet meer heeft. Als rond 20.30 uur het signaal doorkomt dat er een mondeling akkoord is om het schip vlot te trekken, manoeuvreren zeventien sleepboten zich rond het schip. Op het moment dat de ME arriveert, staat de dijk vol met mensen en staat het bergingswerk op het punt van beginnen. Er wordt in allerijl een politieheliikopter ingezet om de mensen te waarschuwen om van de dijk te gaan. Aan de oproep wordt echter geen gehoor gege-

ven omdat deze nauwelijks is te verstaan, maar ook omdat het een bijzonder schouwspel is dat mensen simpelweg niet willen missen. De berging gaat door. De kabels spannen zich, maar houden het gewicht van het immense schip en brengen het rond 21.10 uur in beweging. Aan de kant wordt geapplaudisseerd en gejoeld. De burgemeester, die zelf op een veilige plek naar de bergingsactie heeft staan kijken, haalt opgelucht adem. Het zit erop. Het schip gaat veilig terug naar Antwerpen. De vaarroute is weer vrij.

10.3 Help, de ramptoerist doet gekke dingen

In dit hoofdstuk staan we stil bij de ramptoerist die zich met klapstoeltje en een biertje naar de dijk spoedt om de berging van het containerschip te aanschouwen. Wie draagt in zo'n situatie het risico op een onverhoopt ongeval (met letselschade) bijvoorbeeld als gevolg van los zwiepende kabels? De ramptoerist die wellicht willens en wetens instructies negeert en zich achter andere ramptoeristen verschuilt 'die ook op de dijk zitten'? Of de burgemeester, die weet dat er een risico bestaat, maar niet goed in staat is om de mensen van het gevaar te overtuigen? Waar eindigt de eigen verantwoordelijkheid van de ramptoerist en waar begint die van de overheid? Of is er misschien een overlap in verantwoordelijkheden?

In de nasleep van de stranding is dit dilemma onderbelicht gebleven. De Provinciaal Zeeuwse Courant stipte het vraagstuk in een terugblik kort aan, maar ging er niet uitgebreid op in. De krant citeerde burgemeester Zoon, die het volgende zei:²

'Achteraf gezien was het beter geweest om in een vroeg stadium mensen van dit deel van de dijk te weren. Maar het besluit om het vlot trekken te starten werd vrij laat genomen. Er werd ook overwogen om te wachten tot dinsdagmorgen. Toen het besluit viel stond de dijk daar al vol mensen.'

In hetzelfde artikel wordt toegelicht dat het toen feitelijk onmogelijk was om zonder grote politie-inzet de mensen op tijd van de dijk te krij-

2 'Grote toeloop "verrast" overheid', *Provinciaal Zeeuwse Courant*, 16 augustus 2017.

gen. Had de berging moeten worden uitgesteld? Had meer politie moeten worden opgeroepen om de dijk schoon te veegen? Of lag de situatie gecompliceerder? Hieronder volgt een analyse van dit dilemma.

10.4 Analyse

De crisisorganisatie had gedurende de dag twee prioriteiten. De focus van het crisisteam op het water lag op het schip en op het overleg met de reder om de bergers toe te staan het schip vlot te trekken. Aan de landzijde ging de aandacht uit naar de verkeersdrukte in het kleine dorp aan de dijk. Er werd een parkeerverbod ingesteld, maar mensen werden niet belet om naar de dijk te gaan. In de loop van de dag kwamen duizenden mensen naar Bath om het schip met eigen ogen te aanschouwen.

De afwegingen van berger en burgemeester

Bij het wegslepen van het schip ontstond een mogelijk gevaar voor de mensen die aan de kant stonden te kijken. Ondanks verwoede pogingen van een enkele politieagent lukte het niet om de dijk op het *moment suprême* leeg te krijgen. Ook de inzet van een politiehelikopter mocht niet baten. Daarbij speelde mee dat de tijd begon te dringen. Toen de berger mondeling toestemming ontving om met de bergingsoperatie te starten, was het inmiddels 20.30 uur. Omdat het op dat moment hoogwater was, was er voor de berger geen tijd te verliezen.

Vanaf het water zijn er wisselende signalen afgegeven. Enerzijds wees de berger op het mogelijke gevaar van de sleepkabels voor de omstanders op de dijk, anderzijds gunde hij de 'landzijde' geen tijd om de dijk op tijd leeg te maken toen na het mondelinge akkoord duidelijk werd dat de berging door kon gaan. Het ontbrak aan politiecapaciteit om de duizenden mensen in de korte tijd die restte weg te krijgen. Dat de berger desondanks doorging met zijn werk, lijkt erop te duiden dat de berger het risico aanvaardbaar vond, of in elk geval het aanmerkelijke risico bij de ramptoerist en overheid liet. Of hielden 'landzijde' en 'zeezijde' elkaar in de greep? Dacht de berger dat hij kon doorgaan met zijn bergingsactie, omdat de politie bezig was de dijk schoon te veegen? En dacht de politie dat de lege dijk geen randvoorwaarde was voor een berging, omdat deze anders wel zou zijn afgeblazen?

Burgemeester Zoon was toegezegd dat er voldoende politiecapaciteit zou zijn om de maatregelen te handhaven. Hij had daar immers al in de ochtend expliciet naar gevraagd, toen hij al waarschuwde voor ramptoerisme en gekscherend aangaf dat de frietkraam gebeld mocht worden. Dat crises als deze casus tot ramptoerisme leiden, was geen gekke gedachte van de burgemeester. Ook bij de stranding van containerschip Fowairet bij Hulst, op Prinsjesdag 2005, kwamen drommen mensen naar de dijk (Bestuurlijk Netwerk Crisisbeheersing, 2007, p. 108-113). Zelfs bij de stranding van de bultrug op de zandplaat Razende Bol werd het ramptoerisme genoemd als motivatie om een noodverordening af te kondigen.³ Recenter kwam het ramptoerisme onder meer terug bij het kraanongeluk in Alphen aan den Rijn (2015).⁴

De politie heeft zich klaarblijkelijk – en ondanks eerdere ervaringen – laten verrassen door de snelle aanwas van ramptoeristen die naar de dijk kwamen om het schip met eigen ogen te zien. Waar om 16.00 uur de inschatting was dat de dijk wel leeg kon worden gehaald op het moment dat de reder akkoord zou geven, bleek dat om 20.30 uur een onhaalbare kaart. Tegelijkertijd is het de vraag of de ontruiming van het meest kritieke deel van de dijk alleen met hulp van de politie kon gebeuren. Als de reder een korte pas op de plaats had gemaakt, zouden ook alternatieven kunnen worden gemobiliseerd. Zoals een aantal ambtenaren van de gemeente die met hesjes de dijk op waren gegaan en hadden uitgelegd wat het concrete gevaar was geweest.

Hoe het ook zij, het kan de berger worden verweten dat hij de afweging om ondanks het risico door te gaan met de berging niet meer expliciet aan het bevoegd gezag heeft voorgelegd. Als het gevaar van de losschietende kabels inderdaad zo groot is als voorgespiegeld, is het niet aan de berger om daarin een eigen inschatting te maken en economische belangen te laten prevaleren boven de veiligheid van de omstanders. Door op eigen houtje met de berging te beginnen, werd de burgemeester min of meer voor een voldongen feit geplaatst. Uiteraard blijft het giswerk of het besluit anders was geweest, als het dilemma wel expliciet was voorgelegd aan de burgemeester van Reimerswaal. Omdat het schip op het grondgebied van de gemeente Reimerswaal lag,

3 Gemeente Texel, 14 december 2012. Noodverordening Razende Bol.

4 'Ramptoerisme. Kraanongeval Alphen trekt veel bekijks', *Leidsch Dagblad*, 10 augustus 2015.

had de burgemeester met een noodbevel de berger kunnen beletten om het schip vlot te trekken. Maar ook de burgemeester realiseerde zich wat de consequenties zouden zijn geweest. De vaarweg zou twaalf uur extra gestremd zijn geweest, wat gezien het beperkte risico op een losschietende kabel en de economische impact voor de haven van Antwerpen waarschijnlijk als disproportioneel zou zijn bestempeld. Bovendien speelde mee dat het volgende hoogwater minder 'hoog' zou zijn, waardoor de kans op een gunstige redding twaalf uur later zou afnemen. Tegelijkertijd zou de mogelijke schade aan het schip toenemen, als het nog twaalf uur langer half op het water en half op het land zou liggen. Tot slot zou de aantrekkingskracht misschien nog groter zijn geworden en zouden de volgende dag nog meer mensen naar Bath zijn getogen om de berging te aanschouwen. Al met al werd het een context waarin uitstel vooral een alternatief met nieuwe haken-en-ogen zou zijn geweest.

De afwegingen van de ramptoeristen op de dijk

De vraag is wat de mensen op de dijk hebben geweten van de risico-inschattingen die, impliciet en expliciet, achter de schermen zijn gemaakt. Gezien het gejoel en het geapplaudisseer toen de CSCL Jupiter in beweging kwam, lijkt het erop dat ze onwetend waren over mogelijke risico's. Er is uiteraard sprake van een 'eigen verantwoordelijkheid' van mensen. Maar die 'eigen verantwoordelijkheid' is subjectief en afhankelijk van de context.

De spanning tussen de verantwoordelijkheid van de overheid en de eigen verantwoordelijkheid van burgers is een thema dat met enige regelmaat in evaluaties terugkeert. Al in 2002 werd het thema aangestipt in een evaluatie van het Dance Valley evenement in Spaarnwoude. Mensen kregen het na afloop van dat evenement behoorlijk koud, nadat ze doorweekt waren geraakt door noodweer boven het festivalterrein. Had de overheid vooraf aan bezoekers het advies meegegeven om zich goed te kleden voor het geval het weer zou omslaan, zou dit als betuttelend zijn ervaren. Maar toen het noodweer toesloeg, wezen bezoekers naar diezelfde overheid, onder het verwijt dat de overheid onvoldoende bussen had geregeld om mensen in veiligheid te brengen. In het rapport over die casus is te lezen:

‘Ook de bezoekers hebben echter een eigen verantwoordelijkheid, die zich onder meer uitstrekt tot het zich niet in voorzienbaar risico-volle situaties te begeven.’ (NIBRA en ES&E, 2002, p. 119)

In zijn onderzoekrapport over het ongeluk met de monstertruck in Haaksbergen beschreef de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) deze ‘eigen verantwoordelijkheid’ als volgt:

‘Het publiek moet zich ervan blijven vergewissen aan welke zichtbare risico’s het zich vrijwillig blootstelt en er niet blind op vertrouwen dat de eigen veiligheid gegarandeerd is door leveranciers, organisator en gemeente.’ (OvV, 2015, p. 21)

In het rapport *VenloStormt 2017: risico’s en verantwoordelijkheden* (Van Duin et al., 2017; zie ook hoofdstuk 4 in deze bundel) wordt de bal in het midden gelegd.

Deelnemers aan een ‘obstacle run’ hebben ‘een verplichting zich voldoende voor te bereiden, kennis te nemen van de situatie, voldoende getraind te zijn en ook gedurende de run voldoende oog te houden op de situatie en de risico’s en daar naar te handelen (bijvoorbeeld door een hindernis over te slaan). Maar ook mogen ze ervan uitgaan dat de organisator van dit soort evenementen een zo veilig mogelijk parcours opbouwt en gedurende de dag ervoor zorgt dat zo snel en adequaat mogelijk op afwijkingen (c.q. incidenten) wordt gereageerd.’ (Van Duin et al., 2017, p. 22)

Wat de situatie in Bath anders maakte dan die in Spaarnwoude, Haaksbergen en Venlo, was het gegeven dat een goede risico-inschatting nauwelijks te maken was. De gemiddelde burger heeft immers onvoldoende kennis van bergingswerkzaamheden om een goede inschatting van het gevaar te kunnen maken. Het uitvoeren van een berging is een specialistische klus met risico’s die voor de leek niet kenbaar zijn. Dat toeschouwers in de veronderstelling waren geen onaanvaardbaar risico te lopen, zal zijn versterkt door de drukte op de dijk en de gedachte ‘als anderen hier ook staan te kijken, dan zal het wel veilig zijn’. Daarnaast – al is dat een interpretatie van de feiten – kunnen mensen hebben gedacht dat de berger niet zomaar zou beginnen met bergen. Immers,

als je de bergers vanaf de dijk kunt zien, dan kunnen de bergers ook de mensen op de dijk zien. Vanuit die redenering kunnen mensen hebben gedacht dat de berging niet zou aanvangen als de mensenmassa risico's met zich mee zou brengen.

Ook speelt mee dat toeschouwers op de dijk geen aanvullende informatie kregen om het gevaar goed in te kunnen schatten. Er werd met tekstkarren gewaarschuwd om niet het slik en het talud te betreden, maar de dijk was begaanbaar. De politie heeft op het laatste moment nog geprobeerd om mensen te overreden van de dijk te gaan. Dat is maar ten dele gelukt en het blijft onduidelijk of daarbij ook duidelijk is gemaakt waaróm de mensen daar weg moesten. De politiehelikopter sommeerde de mensen enkel om weg te gaan, zonder de reden te noemen. Het overvliegen van de helikopter had uiteindelijk weinig effect, omdat op de grond nauwelijks te horen was wat er werd gezegd.

Er is zogegezd een verschil tussen 'Verboden de dijk te betreden' en 'Verboden de dijk te betreden vanwege het gevaar op losschietende kabels en hijsblokken'. In het tweede geval zouden de ramptoeristen hebben kunnen weten waar het gevaar uit bestond. In dat geval was de verantwoordelijkheidsverdeling anders geweest. De eigen verantwoordelijkheid van de bezoekers had dan de boventoon gevoerd. De ervaring leert dat zo'n verschuiving van verantwoordelijkheden ook maatschappelijk aanvaardbaar is. Zo werd in 2006 een onderzoek uitgevoerd naar aanleiding van de extreme hitte tijdens de Nijmeegse Vierdaagse van dat jaar. In dat onderzoek stelde 79 procent van de respondenten dat deelnemers, die dat jaar door de extreme hitte in de problemen waren gekomen, daarvoor zelf verantwoordelijk waren (Commissie-Hermans, 2006). Nu dat niet is gedaan, kan niet anders dan worden geconcludeerd dat de ramptoeristen zelf geen blaam treft. Uitzonderd de enkeling die rechtstreeks van de politie te horen kreeg dat het op de dijk onveilig was.

De berger heeft om 16.00 uur aangegeven dat de dijk vrij moest zijn. Op dat moment liet de berger aan het crisisteam te water duidelijk weten dat de mensen uit de buurt van het schip moesten blijven. Ook was duidelijk dat hij niet van plan was om het schip te laten liggen. Ondanks die stelligheid en duidelijkheid handelde de berger vrij individualistisch toen deze, nadat de mondelinge overeenkomst eenmaal gesloten was, weinig ruimte liet aan de landzijde om de dijk alsnog vrij te krijgen. Gezien de druk die er lag om het schip bij hoogwater te

bergen en de kans dat het momentum voorbij zou gaan als het schip niet rond 21.00 uur loskwam, ontbrak het de landzijde aan tijd om op een ordentelijke manier de restrisico's in te dammen. Er was feitelijk geen tijd meer om de situatie te herijken. Had de berger eerder aan de bel getrokken dat een mondelinge overeenkomst aanstaande was, dan had kunnen worden besproken of het nodig was om de hele dijk te ont-ruimen of dat het voldoende was slechts een deel van de dijk schoon te vegen dat in de richting van de mogelijk losschietende kabels lag.

10.5 Afronding

Zolang de overheid niet duidelijk maakt waarom het gevaarlijk was om op de dijk te staan, bleef zij verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid van ramptoeristen. Om dat gevaar over te kunnen brengen aan de ramptoeristen, had de overheid aan landzijde de concrete onderbouwing van het gevaar nodig van de berger die op 20.30 uur met zijn klus begon. In dit geval trok de berger zijn eigen plan. Daarbij deed zich de bijzondere omstandigheid voor dat het naderende tij leidend werd voor het oplossen van de crisis, daar waar in andere crisissituaties nog wel eens een 'pas op de plaats' kan worden gemaakt. De omstandigheden in Bath zorgden ervoor dat er eigenlijk geen alternatieven waren dan het schip om 20.30 uur los te trekken.

Zonder onderbouwing van het risico ontbrak het de politie aan overtuigingskracht om de mensenmassa van de dijk te krijgen. Van alle aanwezigen die naar de bergingsoperatie stonden te kijken, lijkt de burgemeester van Reimerswaal een van de weinigen te zijn geweest die beseftte dat de berger een beperkt maar reëel risico nam. In de context van het afnemende hoogwater, de stremming en de belangen van de Antwerpse haven, is het wel begrijpelijk dat hij vertrouwde op de inschatting en expertise van de berger. Maar het zullen vast angstige minuten zijn geweest, toen hij de berging vanaf een afstandje gadesloeg. Het moet een tegenstrijdig tafereel zijn geweest voor die burgemeester. Hij droeg zijn bestuurlijke verantwoordelijkheid in eenzaamheid, terwijl de ramptoeristen op de dijk onder luid gejoel genoten van de voorstelling waar zij sinds half negen 's ochtends al op hadden gewacht.

Gelukkig ging alles goed. Maar het is te simpel gesteld om daarmee te concluderen 'eind goed, al goed'. Aan de hand van de dilemma's over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen berger, overheid en ramptoerist is er zeker een aanbeveling te doen hoe in voorkomende gevallen moet worden omgegaan met ramptoeristen. Anticipeer op de berging en bepaal binnen welke cirkels rond een schip er een potentieel risico voor de toeschouwers bestaat. Deze risico's zullen per sleepboot, sleepkabel en richting verschillen. Terwijl de landzijde daarmee in de gelegenheid wordt gesteld om maatregelen te treffen en bepaalde dijkvakken vrij te houden van ramptoeristen, kan de berger zijn bergingsplan verder verfijnen. In dat geval is het bergen van een schip van de omvang van CSCL Jupiter een prachtig schouwspel voor iedereen, inclusief de burgemeester die weet dat het risico op een verantwoorde manier is ingedamd.