

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 8/1999

Verslag inzake de aanvaring van het recreatievaartuig 'Elitony' met het motorvrachtschip 'Taurus' op de rivier de Maas nabij Oss op 20 juli 1998.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemde aanvaring.

1. Het onderzoek

De Commissie kreeg de beschikking over een proces-verbaal met schetsen en foto's, opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Rivieren, Groep Tiel Waterpolitie, houdende de verklaringen van:

- De schipper van het m.s. 'Taurus'.
- De schipper van de kabelpont 'Savelkouls', welke vaart tussen Megen en Appeltern.
- Een drietal getuigen.

De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 27 mei 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd doch niet verschenen J. Switjnk, schipper van het m.s. 'Taurus'.

Ter zitting waren aanwezig namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de Inspecteur K.M. van der Velden en P.A. Schouwenaars, Brigadier van Politie van genoemde Afdeling en Groep.

2. De toedracht

De 'Elitony' is een stalen motorjacht met lengte 9,00 m., breedte 3,05 m. De ingebouwde motor heeft een vermogen van 40 pk. De 'Taurus' is een motorvrachtschip van 1600 ton, lengte 75 m. Het was ten tijde van de aanvaring ledig.

De 'Taurus' was op 20 juli 1998 omstreeks 22.50 uur opvarend op de rivier de Maas ter hoogte van Megen. De 'Elitony' voer afvarend en was juist de veerpont Megen-Appeltern gepasseerd. Plotseling ging de 'Elitony' bakboord uit en kwam voor de 'Taurus' terecht. Het jacht werd overvaren. De beide opvarenden kwamen daarbij om het leven.

Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:

P.A. Schouwenaars, Brigadier van Politie van het K.L.P.D.:

'Ik heb het proces-verbaal doorgelezen en blij daarbij.

De laatste conclusie op blz. 007: 'Gelet op de roerstand heeft de Heer Roelofs mogelijk getracht om met bakboord uitgaan een dreigende aanvaring te voorkomen,' mag niet getrokken worden. De 'Taurus' was niet geballast. De dode hoek voor het schip was redelijk, naar schatting 300 m., maar we konden die niet nameten. Het jacht had marifoon, doch die stond op een ander kanaal, niet op kanaal 10. Het was een donkere nacht. Er was ter plaatse geen hinderlijke achtergrondverlichting, welke verwarrend zou kunnen zijn. Het jacht had een mechanische stuurinrichting met morsekabels. Het roer was volledig draaibaar ondanks dat het uit het taatspotje was. Het stond bij het lichten van het jacht iets naar stuurboord, maar daar kan geen conclusie uit getrokken worden. Er stond stroom. De diepgang van de 'Taurus' is niet opgevraagd. De 'Taurus' bleef doorvaren omdat zij de hele reis al jachtjes tegengekomen was en het altijd goed afliep. Dat dacht de schipper nu ook. Wij zijn direct na de aanvaring er naar toe gegaan. De schipper was geschrokken doch niet in paniek. Ik had helemaal niet de indruk dat hij door had willen varen. Over zijn uitspraken die door mensen aan de wal gehoord zijn hebben wij de schipper niet meer gehoord of hem ermee geconfronteerd.'

3. Standpunt van de inspecteur

Namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de bij de aanvaring omgekomen echtbaar Roelofs.

Ook heb ik begrip voor de vreselijke ervaring van schipper Switjnk.

De reden het voorlopige onderzoek van de fatale afloop van de aanvaring tussen het motorjacht 'Elitony' en het motorvrachtschip 'Taurus' voor te leggen aan de Commissie was de mogelijke lering die daar uit kan worden verkregen.

De aanvaring vond tussen 22.45 en

23.00 uur plaats. Het was een heldere nacht; de weersomstandigheden waren goed. De stroom was 3 à 4 kilometer/uur. De Maas wordt gebruikt door zowel de beroeps- als de recreatievaart. Het ms 'Taurus' was ledig en voer met een geschatte snelheid van circa 15 kilometer/uur. Schipper Switjnk navigeerde 'op het zicht'; hij stuurde op de automatische stuurinrichting. De dode hoek van het schip werd door de verbalisanten geschat op circa 300 meter. De schipper verklaarde dat hij de veerpont Megen-Appeltern zag oversteken. Daarbij zag hij een schip een scherpe bocht achter de veerboot langs maken en vervolgens bijna middenvaarwater een onvaste koers volgen in de algemene richting van het vaarwater, daarbij waren regelmatig het rode of groene of de beide boordlichten zichtbaar. Volgens hem zouden de beide schepen elkaar met die koersen op een afstand van 25 meter passeren. Op een afstand van circa 50 meter veranderde het jacht plotseling koers naar bakboord voor de boeg van het ms 'Taurus' langs. Omdat de schipper gedurende deze en andere reizen regelmatig ervaringen van plotseling voor zijn boeg langs kruisende kleinere schepen had meegemaakt en omdat dat iedere keer toch wel goed afliep, stopte hij niet direct af bij de onverwachte koersverandering van het jacht 'Elitony'.

Omdat de beide opvarenden van het motorjacht 'Elitony' bij het ongeval om het leven kwamen, is over de navigatie helaas niets bekend. Het jacht is vrijwel direct na de aanvaring gezonken; de rapportage van de berging en het technisch onderzoek geven een duidelijk beeld van het gezonken schip. De aanvaring moet voor de opvarenden zodanig onverwacht zijn aangekomen dat zij niet in staat waren zich in veiligheid te brengen.

Schipper Van Barneveld van de veerpont 'Savelkouls' vermoedde direct dat het jacht was overvaren toen hij het licht van het jacht een kantelende beweging zag maken; dat was op een afstand van circa 150 à 200 meter. In het schijnsel van zijn zoeklicht zag hij alleen wrakstukken drijven. Hij ver-

klaarde verder dat het jacht in eerste instantie kennelijk nog voor de al overstekende veerpont langs wilde kruisen. Pas na een lang aangehouden geluidsein is het jacht achter de veerpont langs gevaren; bij het passeren stond mevrouw Roelofs buiten de roef en gaf mogelijk aanwijzingen aan haar man. De toedracht van de aanvaring is niet duidelijk; afgaande op de verklaringen moet het ongeval circa 2 minuten nadat het jacht de veerpont passeerde, hebben plaats gevonden. Ik deel de mening van de verbalisanten dat jacht min of meer haaks voor het ms 'Taurus' is geraakt. Het is aannemelijk dat de heer Roelofs tijdens de aanvaring het jacht bestuurde en dat hij bij het passeren van de veerpont gedesoriënteerd is geraakt. Ook acht ik het aannemelijk dat het ms 'Taurus' niet veel van de algemene richting van het vaarwater is afgeweken. Een mogelijke verklaring, waarom de toch redelijk ervaren heer Roelofs op een cruciaal moment bakboord roer heeft gegeven, kan zijn dat hij vanaf het moment dat het ms 'Taurus' door de bocht in zicht kwam tot zijn beslissing, het bakboordse boordlicht van het schip heeft waargenomen. Uit het onderzoek vallen een aantal opmerkelijke dingen op, (de leeftijd van schipper Roelofs was 76 jaar, die van zijn echtgenote 78 jaar; (de reden om die avond terug te varen, met het risico van varen gedurende een deel van de nacht, was dat zij waardevolle bezittingen in hun auto te Maasbommel hadden laten liggen. Dit was kennelijk zodanig belangrijk om direct terug te varen en kan onbedoeld een zekere spanning hebben veroorzaakt. Extra navrant is dat met een enkel telefoontje een en ander veilig gesteld had kunnen worden; ook dat bijna de eindbestemming was bereikt. (het gezichtsvermogen van de heer Roelofs in het donker was verminderd. Wel reed hij nog auto en was onlangs met goed gevolg gekeurd voor zijn rijbewijs; (schipper Roelofs leed aan een vorm van suikerziekte; (schipper Roelofs had recentelijk een oogoperatie ondergaan; (de terugreis alleen al nam ruim 5¹/₂ uur in beslag. De reis heeft mogelijk meer tijd in beslag genomen dan was voorzien. Ook maak ik daaruit op dat er sprake was van een lange en inspannende dag; (er was sprake van invallende duisternis overgaand in nacht.

Ik noem deze zaken, omdat zij een relatie hebben met het gezichtsvermogen en het varen. Omdat varen voornamelijk een visuele taak is, is het aannemelijk dat veel ongevallen worden veroorzaakt door 'gereduceerd' zicht. Belangrijke visuele functies, zoals contrastgevoeligheid en dieptewaarneming, inclusief alertheid, nemen in ernstige mate af bij minder licht dat typisch is voor de nacht. Bij nachtvaart is de omgeving moeilijker te interpreteren, ook speelt onervarenheid een belangrijke rol. Zonder te willen suggereren dat deze factoren een aanwijsbare relatie hebben met het onderhavige ongeval, wil ik toch kort op die materie ingaan omdat kennisname door de vaarweggebruikers van de beperkingen van de menselijke vermogens, waaronder ook de typische tekortkomingen van de gemiddelde oudere persoon, als mogelijke oorzaak van ongevallen deze mogelijk kan voorkomen; opgemerkt moet worden dat er een grote diversiteit tussen de individuen onderling bestaat. Met name in het wegverkeer is, onder andere door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, veel onderzoek gedaan op het gebied van waarneming door en naar de gedragingen van verkeersdeelnemers in relatie tot de verkeersveiligheid. Daaruit is bekend dat er met het stijgen van de leeftijd sprake kan zijn van 3 categorieën van problemen, (problemen volgend uit vermindering van de perceptuele vaardigheden. Minder waarneming door verslechterde gezichtsscherpte, verminderde kleuren-discriminatie, verslechterde dieptewaarneming en een toegenomen gevoeligheid voor verblinding bij overgang van licht naar donker. Dit kan een negatieve invloed hebben op het tijdig waarnemen van naderend verkeer en het vermogen de snelheid en afstand van naderend verkeer te schatten; (problemen volgend uit vermindering van cognitieve vaardigheden, dat is het verwerkingsproces van informatie uit de verkeersomgeving. De informatieverwerking kan trager verlopen; complexe situaties of onvoorspelbaar gedrag van andere weggebruikers kan de mentale belasting doen toenemen en het functioneren bemoeilijken. De kans op fouten neemt hierdoor sterk toe; (problemen volgend uit vermindering van motorische vaardigheden. Het reactievermogen en de bediening van apparatuur worden minder soepel.

Voorts kunnen bepaalde ziekteverschijnsel en/of medicijngebruik nadelige invloed hebben op het gezichtsvermogen.

De bovenstaande beperkingen zijn ook van toepassing op de vaarweggebruikers; met dien verstande dat de factor snelheid en reactiesnelheid voor het vaarwegverkeer wat minder van belang zijn omdat de snelheid van de beroeps- en recreatievaart over het algemeen plaats vindt met een geringere snelheid, met uitzondering van speedboten of soortgelijke vaartuigen.

Verder onderscheiden de meeste vaarwegen zich tijdens slecht zicht en 's nachts van de autoweg door het ontbreken van informatiebronnen als belijning en verlichting. De referenties van de vaarweg zijn anders, ook kan de verlichting van andere schepen makkelijk anders geïnterpreteerd worden. Veel vaartuigen zijn niet uitgerust met middelen waarmee de vaarweg kan worden waargenomen, zoals verlichting en/of radar. Hulpmiddelen, zoals een zoeklicht zijn meestal niet aanwezig; verblindende verlichting is zelfs verboden. Een ander aspect is het gegeven dat mevrouw Roelofs overleden in het water werd aangetroffen; zij droeg geen redding gordel. Indien zij een geschikte redding gordel had gedragen, was verdrinking mogelijk voorkomen. Dezerzijds een woord van hulde aan alle personen en instanties die zich hebben ingezet voor de uitgebreide zoektocht naar de vermiste opvarende van deze tragische gebeurtenis.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie sluit zich aan bij het standpunt van de Inspecteur, daaraan toevoegend dat het zeer nuttig is dat er nu een gedegen onderbouwde waarschuwing gepubliceerd wordt tegen nachtvaart voor al degenen, die moeite hebben met nachtzicht of niet gewend zijn aan de omstandigheden in het donker.

Het is te betreuren dat de schipper van de Taurus geen gelegenheid had ter zitting te verschijnen. Zonder zijn reactie op verklaringen van andere getuigen te vernemen kan in redelijkheid niet beoordeeld worden of van zijn kant eerder vaartverminderen dan wel het geven van een geluidsein verwacht had mogen worden, laat staan enig effect zou hebben gehad.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters J. de Raad en Mr. D.M. Dragt en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.
21 juni 1999.
Mr. P.P. Vreede, Voorzitter.

Bijlagen bij Verslag Commissie Binnen- vaartrampenwet 1998-No. 8

*Tegenover de Politie hebben verklaard:
Jacob Switjnk, geboren 27 april 1950 te Rotterdam, schipper van het m.s. 'Taurus':*

'Ik ben de schipper aan boord van dit motorvrachtschip, genaamd Taurus. Het schip heeft een lengte van 75 meter en meet 1600 ton. Ik ben thans met dit ledige schip onderweg van Krimpen aan de Lek naar Niftrik, om aldaar zand te laden. Ik ben gisteren te 16.30 uur vertrokken te Krimpen. Daarvoor heb ik vanaf vorige week woensdag stilgelegen in verband met reparaties. Gisteren, 20 juli 1998 omstreeks 22.50 uur was ik opvarend op de rivier de Maas ter hoogte van Megen, binnen de gemeente Oss. Ik bevond mij alleen in de stuurhut en ik bediende zelf het roer en de voortstuwingsmiddelen. Ik had de radar aan staan op een bereik van 1600 meter, gedecentreerd op 2000 meter vooruit en 1200 meter achteruit. Ik had de radar aan staan als navigatie-hulpmiddel, want ik navigeerde gewoon op het zicht. De weersomstandigheden waren ideaal voor het navigeren op het zicht. Ik had twee marifoons aan staan. Eén op kanaal 10 en de andere op kanaal 22 (sluis lith verb.). Ik voer met de motor op vol vermogen. Dat komt neer op een snelheid van circa 15 km/uur over de grond. Ik naderde de veerpont Megen-Appeltern, die op dat moment overstak van de zuider naar de noorder oever. Toen de veerpont bijna aan de noorder oever was, zag ik de navigatielichten van vermoedelijk een klein vaartuig. Ik zag in ieder geval boordlichten. Ik was de veerpont toen op een afstand van circa 500 meter genaderd. Ik zag dat dat jachtje aan zijn goede oever een normale koers voer. Ik zag daarna dat het jachtje met een scherpe bocht om de veerpont heen voer. Hij kwam daarbij over het midden van de vaarweg. Ik was toen even zijn rode boordlicht kwijt. Daarna corrigeerde dit jachtje zijn koers naar zijn eigen oever. Op een gegeven moment hield het jachtje een koers aan iets stuurboord van het midden van het vaarwater. Deze koers

hield ik zelf ook aan. Als we beiden toen deze koersen hadden aangehouden, zouden wel elkaar op een dwarsafstand van circa 20 à 25 meter hebben gepasseerd. Ik ging er van uit dat het zo goed zou gaan. Toen dat jachtje op een afstand van circa 100 meter was genaderd voer het nog wat meer naar stuurboord, kennelijk om mij nog wat meer ruimte te geven. Maar vrij onverwacht, op een afstand van 50 meter stuurde dat jachtje scherp bakboord uit, zodanig dat hij voor mij kop kwam. Ik zag hem toen niet meer. Meteen daarna voelde ik dat de Taurus in aanvaring met dat jachtje kwam. Alles ging op dat laatste stukje heel snel. Vlak voor de aanvaring voer ik nog volaan. Ik heb geen licht- of geluidssignalen gegeven. Ik heb vlak voor dat de aanvaring plaats vond de reguleur van de Taurus helemaal teruggezet. Ik stond stijf van angst. We dreven nog vooruit. Ik heb de schroef even niet in zijn werk gezet, vanwege het gevaar dat het op zou kunnen leveren, voor mensen die zich mogelijk in het water zouden kunnen bevinden. Ik heb toen de stuurhutdeur opengezet om te luisteren. Ik zag toen aan bakboord iets donkers voorbij drijven. Ik heb geen personen gezien. Ik heb toen op kanaal 22 marifoon contact gezocht met de sluis Lith en ik heb toen de aanvaring gemeld. Op het moment van de aanvaring bevond een matroos van mij zich op het voorschip. Hij heeft niets gezien, doch slechts de klap gehoord. Mijn vrouw Gerda bevond zich beneden in de woning en was nadat zij de klap had gehoord meteen naar boven gekomen. Bovenstrooms van de veerpont heb ik de Taurus gekeerd en ben ik voorzichtig teruggevaren. Daarbij hebben wij steeds in het water gekeken of wij iets bijzonders zagen. Er was echter niets meer te zien van dat jachtje. Wel wat kleine dingen dreven er. Daarna zijn we verder naar beneden gevaren om verder te zoeken. Beneden de veerpont Maasbommel, dat is een kilometer of drie verder, zijn we toen weer gekeerd waarna we ter plaatse zijn afgemeerd. Ik wil verder nog opmerken dat het jachtje een zeer onzekere koers voer. Op verschillende momenten zag ik slechts één boordlicht, om aan te geven wat voor sterke stuurcorrecties dat jachtje steeds maakte. Ik was toen wel bijzonder alert op dit jachtje. Ik was mij er niet van bewust dat het voor mijn schip zou komen, daarom bleef ik

volaan doorvaren. Ik had de hele reis al te maken gehad met jachtjes en waterscooters, die de meest vreemde capriolen uithalen op het water. Dus hij schrikt al niet meer zo gauw van een vreemde manoeuvre en je ben dan ook niet meer zo gauw genijgd om de reguleur terug te halen omdat het iedere keer toch wel goed afloopt. Niet dat ik het leuk vind, maar het is de realiteit.'

Hermanus Johannes Van Barneveld, geboren 28 januari 1965 te Heerewarden, veerbaas op het veer Megen-Appeltern:

Ik ben zojuist, maandag 20 juli 1998 tussen 22.45 uur en 23.00 uur, getuige geweest van een aanvaring op de Maas nabij het veer Megen-Appeltern tussen een plezierjacht en een vrachtvaarder. Ik ben veerbaas op het veer tussen Megen (provincie Noord-Brabant) en Appeltern (provincie Gelderland) en had vanavond als zodanig dienst. Op bovengenoemde datum en tussen genoemde tijdstippen voer ik met het veer van Megen in de richting van het tegenovergelegen Appeltern. Ik zag op dat moment stroomopwaarts, op een afstand van het veer van ongeveer 400/500 meter, een plezierjacht liggen die zich met de stroom van de Maas mee liet afzakken in de richting van het veer. Ik zag dat het een groen jacht was met een witte opbouw. Ik schat de lengte van dat jacht tussen de 10/12 meter. Ik zag dat het jacht 'gestopt' lag.

Ik voer met het veer verder in de richting van Appeltern. Gekomen op een afstand van ongeveer 30 meter van de wal van Appeltern hoorde ik dat de schipper van het jacht de motor aanzette en gas gaf. Naar mijn overtuiging wilde de schipper nog voor het veer langsvaren. Dit ziende gaf ik met de hoorn van het veer een 'aandachtssignaal', zijnde één lange stoot. Hierop zag ik dat de schipper van het jacht deze omgooide en in plaats van voorlangs het veer, achterlangs het veer voer.

Het jacht passeerde het veer op een afstand van ongeveer 15 à 20 meter. Het jacht voer op dat moment dus tussen de 45 à 50 meter uit de wal gezien vanaf Appeltern.

Op het moment dat het jacht ter hoogte van het veer voer zag ik een vrouwspersoon op het dek van het jacht staan. Zij stond aan stuurboordzijde ongeveer ter hoogte van het voor-

ste raampje. Ik zag dat hij zich vasthield aan de scheepsrailing. Op het moment dat ik nagenoeg aan de Appelternzijde was aangekomen zag ik stroomopwaarts een vrachtaarder genaamd Taurus naderen. Ik zag dat de Taurus en het plezierjacht in het midden van de Maas frontaal met elkaar in aanvaring kwamen waarop ik zag dat het jacht vrijwel direct zonk. De aanvaring vond plaats op een afstand van ongeveer 125 à 150 meter stroomafwaarts ten opzichte van het veer. Zowel de vrachtaarder als het plezierjacht voerden de vereiste verlichting. En vervolgens: 'Ik heb reeds eerder een verklaring afgelegd aan een collega van U. Ik begrijp dat u een nauwkeuriger beeld van het gebeuren wilt hebben. Ik heb er geen bezwaar tegen om nogmaals een verklaring af te leggen over de aanvaring die vorige week maandag 20 juli 1998 heeft plaats gevonden. Op maandag 20 juli 1998 tussen 22.45 uur en 23.00 uur, ben ik getuige geweest van een aanvaring nabij het veer Megen-Appeltern tussen een motorjacht en een motorvrachtschip. Ik was toen pontschipper op de kabelpont genaamd 'Savelkous', welke vaart tussen Megen en Appeltern. Op boven genoemde datum en tussen de genoemde tijdstippen lag ik afge-meerd met de pont aan de kant van Megen. Ik wilde de oversteek gaan maken naar Appeltern. Ik keek de rivier af en zag toen dat er een jachtje afvarend was. Ik schat dat dit jachtje ongeveer vijfhonderd meter verwijderd was van de pont. Ik zag dat het jachtje bijna geen snelheid had. Ik had het idee dat het jachtje zich met de stroom mee liet drijven. Het jachtje bevond zich ongeveer 40 à 50 meter uit de rechter oever. Verder zag ik geen scheepvaart op de rivier. Ik ben toen over gaan steken. Er bevonden zich tussen de 5 à 10 auto's aan boord. Als u mij vraagt welke handelingen ik deed voor ik over ging steken kan ik verklaren dat ik eerst de slagboom liet zakken, vervolgens zette ik de schroef in werking en voer van de kant weg. Ik voer met een langzame snelheid. Als U mij vraagt hoe snel ik voer, verklaar ik dat ik de snelheid schat tussen de 5 en 7 kilometer per uur. Precies weet ik de snelheid niet. Ik weet wel zeker dat de motor met 1100 toeren per minuut draaide. Ik ben vervolgens de

stuurhut uit gelopen om kaartjes te gaan knippen en verkopen. Tijdens de oversteek heb ik nog een keer de rivier afgekeken naar eventuele scheepvaart. Ik zag niets bijzonders. Nog voor de pont halverwege de rivier was, keerde ik terug in de stuurhut. Ik zag dat het afvarende jacht tot op ongeveer 250 à 300 meter genaderd was. Het jacht voer nog steeds ongeveer 40 à 50 meter uit de rechter oever. Ik zag dat het jacht snelheid vermeerderde. Ik zag namelijk dat hij een grotere snor voor zijn kop had en de hekgolf werd ook groter. Er was op dat moment geen enkele reden om te vermoeden dat er een aanvaring dreigde. Er komen wel honderd jachten per dag met dezelfde koers en snelheid aan varen, die dan dichterbij de pont, langzaam bij draaien en achter de pont langs varen. Nadat het jacht nog dichterbij was genaderd, zag ik dat deze schipper dusdanig koers en snelheid hield dat er wel een gevaar voor aanvaring met de pont dreigde. Als U mij vraagt waar ik mij toen bevond, kan ik verklaren dat ik inmiddels de Appelternse kant tot op 50 meter was genaderd. Ik heb toen het gas eraf gehaald en vervolgens een geluidsein gegeven. Dit sein heb ik net zolang aangehouden tot de schipper van dat jacht reageerde. Het sein duurde ongeveer 20 à 30 seconden. Het jacht bevond zich op dat moment ter hoogte van het laatste gierbootje, welke aldaar ongeveer 85 meter bovenstrooms van de pont aan de rechteroever ligt afge-meerd. Het jacht was inmiddels dichterbij onder de rechteroever gaan varen en bevond zich ongeveer 20 meter uit de kant. Gelet op de koers en snelheid van het jacht, wilde de schipper van het jacht nog voor mij langs varen. Hier was echter niet voldoende ruimte voor. Toen de schipper op mijn geluidsein reageerde stopte hij af en voerde een manoeuvre uit waarbij hij zijn koers dusdanig verlegde dat hij achter de pont langs kon varen. Het jacht passeerde de achterkant van de pont op ongeveer 15 meter. De pont was toen inmiddels nagenoeg tegen de kant gekomen, want ik liet de klep van de pont op de wal zakken om de laatste snelheid uit de pont te halen. Gelijktijdig passeerde het jacht de pont. Als U mij vraagt waar het jacht zich toen bevond, kan ik verklaren dat het jacht ongeveer de lengte van de pont en de passeer afstand uit de kant was verwijderd. Dit was dus ongeveer 50 meter uit de rechter oever. Tijdens het passe-

ren zag ik stuurboord nabij het voorschip een vrouw staan. Zij hield zich vast aan de reling van het jacht. Ik heb geen contact met de vrouw gehad. Ze keek recht voor zich uit. Volgens mij stond ze daar als een uitkijk. Als U mij vraagt wat de kleur van het jacht was, kan ik verklaren dat dit volgens mij donkerblauw of groen was. De opbouw had een lichte kleur. De lengte van het jacht schat ik op ongeveer 10 meter. Ik was op dat moment blij dat de gehele manoeuvre van dat jacht goed was afgelopen. Als U mij vraagt met welke koers en snelheid het jacht zijn weg vervolgde, kan ik hier niets over verklaren. Nadat het jacht gepasseerd was, heb ik niet meer op het jacht gelet en kan hier dus niets anders over vertellen. De auto's reden van de pont en er reden ongeveer 5 à 6 auto's de pont weer op om vervoerd te worden naar de Megense kant. Ik keek de rivier af en zag toen een opvarend vrachtschip. Als U mij vraagt wat de afstand was, schat ik dit op ongeveer 800 meter. De afstand weet ik niet precies, doch het schip was nagenoeg door de bocht en voer bijna in het midden van de rivier. Ik wilde niet voor dat schip oversteken en bleef voor de kant liggen. Even later keek ik nogmaals in de richting van het opvarende schip en zag toen een licht voor het vrachtschip. Dit licht maakte een kantelende beweging. Ik wist niet wat er precies gebeurde, maar vermoedde dat het jacht voor dat schip was terecht gekomen. Als U mij vraagt waar het vrachtschip zich bevond, kan ik verklaren dat hij ongeveer 150 à 200 meter van de pont verwijderd was en bijna in het midden van de rivier voer. Als U mij vraagt of het vrachtschip op dat moment gestopt was, kan ik verklaren dat ik zag dat het vrachtschip na de aanvaring nog iets doorvoer en toen het gas eraf haalde. Ik pakte direct mijn verrekijker, doch zag eigenlijk niets. Ik heb toen de schijnwerper op de plaats van aanvaring gezet. Ik zag diverse losse spullen drijven. Ik heb nog met de schijnwerper naar het even daarvoor gepasseerde jacht gezocht, maar ik zag het jacht nergens meer. Ik wist toen vrijwel zeker dat het jacht dat even daarvoor de pont gepasseerd was, overvaren was door het vrachtschip. Vervolgens heb ik op kanaal 10 van de marifoon de schipper van het lege vrachtschip opgeroepen. Ik kreeg

niet direct contact. Nadat ik het schip met de schijnwerper had aan geschenen heb ik via de marifoon contact gehad met de schipper. Ik zei hem dat hij waarschijnlijk een jacht had overvaren. De schipper zei toen tegen mij dat hij dacht dat het een speedboot was. Ik heb vervolgens aan de schipper gevraagd of hij wilde keren, omdat ik vanaf de pont niets kon doen. Hij heeft dit gedaan en vertelde nog via de marifoon, dat het betreffende bootje eerst van hem afvoer en toen plotseling naar hem toe was gevaren.

Als U mij vraagt of er een geluidssein is gegeven, kan ik verklaren dat ik geen geluidssein gehoord heb.

Als U mij vraagt met welke snelheid het vrachtschip heeft gevaren, kan ik verklaren dat ik de snelheid op 15 kilometer per uur schat.

Als U mij vraagt of ik de naam van het vrachtschip weet, kan ik verklaren dat ik de naam 'Taurus' op het schip heb gezien, nadat de aanvaring had plaats gevonden.

Als U mij vraagt hoe de navigatieverlichting van de betrokken schepen was, kan ik verklaren dat beide schepen de vereiste navigatieverlichting voerden.

Als U mij vraagt wat de oorzaak van de aanvaring geweest kan zijn, kan ik verklaren dat ik het idee had dat de schipper van het jacht erg onzeker was en mogelijk slecht kon zien in het donker. Ik heb mijn hele leven op diverse wateren gevaren. De situatie was zodanig dat het jacht nooit door mij is gehinderd of in een lastige situatie is gebracht. Ik heb ook geen voorrang genomen op dat jacht. Er was voldoende afstand tussen het jacht en mij om zonder te hinderen de oversteek met de pont op dat moment te kunnen maken.

Everardus Gerardus Sielhorst, geboren 19 augustus 1945 te Culemborg:

Vandaag, maandag 20 juli 1998, omstreeks 23.00 uur, lag ik met mijn boot in de haven vlak bij de veerpont. Appeltorn-Megen. Ik hoorde een klap en het alarmsein van de veerpont en ging kijken. Ik zag dat een vrachtboot ter hoogte van de pont voer en er werd tegen de schipper geschreeuwd. Ik hoorde de schipper roepen: 'Zoeken jullie maar'. Even later draaide de boot en kwam terug.

Wilhelmus Antonius Maria van den Berg, geboren 27 augustus 1964 te Horsesen:

Ik stond, vandaag maandag 20 juli 1998, omstreeks 23.00 uur, met mijn auto te wachten op de veerpont die van Appeltorn naar Megen vaart. Ik stond aan de Megense kant. Ik stond achter de auto van de cafehouder van het cafe 'Het Mandje'.

Ik hoorde een klap en de cafehouder zei 'Ze rammen een jachtje'. Ik zag een vrachtboot varen en toen die voorbij was zag ik, al onder water, een jacht liggen. Ik zag nog het groene lichtje van die boot. Ik ben direct langs de kant gaan zoeken om te kijken of er overlevenden waren. Ik heb geschreeuwd om hulp en er kwamen mensen. Die zijn ook gaan zoeken. Ik ben toen overgevaren en heb aan de Gelderse kant gezocht. Ik hoorde toen roepen 'we hebben iemand'. Vervolgens heb ik dat direct aan de politie gemeld. Wat mij opviel was dat de vrachtboot, na de aanvaring, verder voer en ik hoorde de schipper roepen: 'Zoeken jullie eiges maar'. Maar diverse mensen hebben geroepen dat hij moest stoppen en hij is verderop gestopt en omgedraaid. Daarna voer hij precies over de plek waar het jacht gezonden was.

Het integrale verslag met bijlagen is kosteloos op te vragen bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, mevr. P.M.E. Dap-van Meurs, tel. (070-3511302).