

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 9/1999

Verslag inzake de aanvaring van het motorvrachtschip 'Fiat' met de veerpont 'Looveer' op de Neder Rijn nabij de gemeente Huissen op 24 september 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 opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Rivieren, Groep Arnhem, houdende de verklaringen van:

- De schipper van de veerpont 'Looveer'.
- De schipper en de echtgenote van de schipper van het m.s. 'Fiat'.
- Een opvarende van het m.s. 'Ostara'.
- Een viertal passagiers van de veerpont 'Looveer'.
- Een getuige op de veerstoep Huissen. De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 27 mei 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren uitgenodigd, doch niet verschenen:

M. Th. Leensen, schipper van de veerpont 'Looveer'.

A. Moes en J. Faas, schippers van het m.s. 'Fiat'.

Ter zitting waren aanwezig namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de Inspecteur K.M. van der Velden en C.J. Lemmens, Hoofdagent van het K.L.P.D.

2. De toedracht

Het vaartuig 'Looveer' is een veerpont welke de dienst onderhoudt in de gemeente Huissen tussen de linker- en de rechteroever van de Neder Rijn. De lengte bedraagt 18 m., de breedte 6,44 m.

De 'Fiat' is een motorvrachtschip van 305 ton, lengte 39,15 m. breedte 6,25 m., diepgang 1,99 m. De motor heeft een vermogen van 191 kW. Het was ten tijde van de aanvaring geladen met raapschroot. De veerpont 'Looveer'

stak op 24 september 1998 te ongeveer 15.30 uur de rivier de Neder Rijn over van de linker- naar de rechteroever. Afvarend naderde het m.s. 'Fiat'. Ondanks pogingen van de 'Fiat' om de veerpont vrij te varen kwam het tot een aanvaring. Van de passagiers van de veerpont raakte niemand gewond.

Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:

C.J. Lemmens, Hoofdagent van het K.L.P.D.:

'Ik heb het proces-verbaal gelezen en ik blijf daarbij. De schipper had voor zijn dienst wodka gedronken. De passagiers hebben blijkbaar niets gemerkt, maar het is ook een ongebruikelijk tijdstip om dronken te zijn rond vier uur 's middags. De schipper begreep blijkbaar niet precies wat er stond te gebeuren. De veerpont wordt aangedreven met twee schroeven. Met behulp van de gierkabel wordt gebruik gemaakt van de stroom van de rivier. De aanvaring gebeurde nagenoeg in het midden van de rivier. Tegenwoordig is de communicatie gebruikelijk via de marifoon. Een geluidssignaal van de 'Fiat' zou m.i. niet meer geholpen hebben om de aanvaring te voorkomen. Zonder meer waren de passagiers van de pont echter wel daardoor gewaarschuwd. We hebben direct bij ons aan boord een blaasproef gehouden. Ik rook toen ik aan boord kwam van de pont al een lichte alcoholgeur en de schipper stond wat wankel op zijn benen. Hij sprak lijszig en bedachtzaam. Er komen regelmatig precieze situaties voor tussen pleziervaart en veerponten.'

3. Standpunt van de inspecteur

De hoofdreden om het voorlopige onderzoek van de aanvaring tussen de veerpont 'Looveer' en het ms 'Fiat' aan de Commissie voor te leggen, was het varen onder invloed van alcohol door de schipper van de veerpont. Er waren 10 passagiers en enige voertuigen aan boord; het schip was gecertificeerd voor het vervoer van maximaal 100 personen. De gevolgen hadden gemakkelijk ernstiger kunnen zijn. Een aantal passagiers was behoorlijk geschrokken.

Veerponten vervullen een belangrijke

schakel in het lokale verkeersstelsel en hebben ook een zeker maatschappelijke belang. De gebruiker mag een veilig middel verwachten, waarbij hij geen bovenmatig risico loopt.

Door de aanvaring liepen de beide schepen schade op. De veerpont draaide een aantal malen om haar as, waarbij zij het ms 'Fiat' een aantal malen raakte. Tenslotte brak de verankering en ging zij met de 3,6 kilometer/uur doorstaande stroom op drift. Met hulp van de schipper van het ms 'Ostara' en een passagier kon de veerpont worden vastgemaakt en verder afdrijven worden voorkomen. Het ms 'Fiat' kreeg gaten in de romp en raakte onbestuurbaar; in de veronderstelling dat het schip zou kunnen zinken, werd het aan de grond gezet.

De bestuurster van de 'Fiat', mevrouw Moes-Faas, verklaarde dat zij aanvankelijk aan de linkeroever (onder de hang) voer en langzaam over stak naar de rechteroever 'om het ankerschuitje aan de oostzijde te passeren'; de pont lag toen stil. De snelheid van de 'Fiat' was circa 20 kilometer/uur. Zij zag de veerpont pas vertrekken toen het ms 'Fiat' het eerste ankerakje tot circa 20 meter was genaderd; dat is ongeveer 140 meter tot het veer. De reactietijd is dan minder dan een halve minuut om de bewegingen van de veerpont vast te stellen en daarop te reageren. In de veronderstelling dat de veerpont wel zou afstoppen, riep zij de veerpont direct via de marifoon op en nam de reguleerder terug. Omdat de veerpont niet afstopte, werd tenslotte stuurboord roer en vooruit gegeven om de veerpont vrij te varen.

Schipper Leensen van het 'Looveer' verklaarde dat hij 'de Fiat' plotseling tussen hem en de oever zag varen'; toen hij aan de oversteek begon, was de afvaart nog ver weg. Volgens een aantal getuigen zat de schipper tijdens de oversteek met zijn rug naar het afvarende verkeer gericht. Hij wist dat hij doorgaande vaart niet mocht belemmeren.

Uit de verklaringen maak ik op de aanvaring ongeveer halverwege de breedte van het vaarwater heeft plaats gevonden. Ik kan mij vinden in de conclusie

van de verbalisanten, dat de bestuurster van de 'Fiat', gezien de situatie en dat verwacht mocht worden dat door de schipper van de veerpont voorrang zou worden verleend, niet schuldig is. Dat er geen geluidsein werd gegeven is opmerkelijk omdat er wel tijd was om tot twee maal toe de marifoon te gebruiken. Ik ben van mening dat een geluidsein mogelijk meer effect zou hebben gehad, mede gezien de zich aan dek bevindende passagiers. Dezen zagen het ms 'Fiat' pas toen dat schip al dichtbij en de aanvaring onafwendbaar was.

Door de verbalisanten werd het gebruik van alcohol door schipper Leensen vermoed; rond 17.00 uur werd 815 ug/l middels ademanalyse vastgesteld (overeenkomend met 1,82 %); er werd een vaarverbod van 8 uur opgelegd. De schipper verklaarde tussen 10.00 en 11.00 uur een flacon wodka te hebben gedronken.

Een promillage van 1,82 heeft bij een gemiddelde persoon tot gevolg dat hij hulp nodig heeft bij het lopen, dat er sprake is van alles aan kunnen en van het verdwijnen van het beoordelingsvermogen. Terugrekenend kan geconcludeerd worden dat de schipper bij aanvang van zijn dienst een veel hoger promillage moet hebben gehad. Dit doet mij ernstig denken aan regelmatig alcoholgebruik en zelfs alcoholafhankelijkheid van schipper Leensen. Helaas kon daarop geen antwoord worden verkregen; ook niet waarom hij juist enige uren voordat zijn dienst aanving alcohol gebruikte. Het was schipper Leensen bekend dat alcohol de bekwaamheid beïnvloed. Het mag bekend worden verondersteld dat de meeste personen zeer slecht zijn in het beoordelen van het niveau van hun bedwelmings.

De eigenares van de 'Looveer' toont haar verantwoordelijkheid door de in de arbeidsovereenkomst opgenomen alcoholclausule; op grond van deze clausule werd ontslag aangezegd. Het is opmerkelijk dat de werkgeefster in een aanvullend schrijven aangeeft dat controle door haar moeilijk is te realiseren. Ongevallen waarbij veerponten zijn betrokken komen helaas van tijd tot tijd voor; ook recentelijk vonden weer een aantal voorvallen plaats. Een ongeval veroorzaakt door een schipper die onbekwaam is door alcoholgebruik wordt als zeer ernstig ervaren. De passagiers moeten volledig kunnen vertrouwen op de veerschipper.

Onbekwaamheid door het gebruik van alcohol moet ten zeerste worden afgekeurd. Juist van veerschippers mag een zodanig veiligheidsbesef worden verwacht om geen enkel risico te nemen.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie verenigt zich met het standpunt van de Inspecteur. Zij wil nog wel eens onderstrepen dat het geven van geluidsseinen nog altijd reglementair is voorgeschreven. De aanvaring zou niet zijn voorkomen, maar een aandachtssein is zeer algemeen bedoeld. Hier zou zeer wel een passagier kunnen zijn verwond al dan niet door een schrikbeweging of door ander gevolg van de schok van eraan komende de aanvaring, terwijl een geluidsein allicht tijdig de aandacht voor iets onverwachts trekt bij de opvarenden.

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.

22 juni 1999.

Mr. P.P. Vreede, Voorzitter.

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.

Bijlagen bij verslag Commissie Binnenvaartrampwet 1999-No. 9

Tegenover de Politie hebben verklaard: Martinus Theodorus Leensen, geboren 3 mei 1947 te Pannerden, schipper van de veerpont 'Looveer':

Ik ben als veerschipper in dienst bij Watertransportbedrijf Loover BV te Huissen. Ik was vanmiddag om 13.00 uur begonnen met mijn dienst voor vandaag, dat was mijn gewone dienst. Ik heb toen de dienst overgenomen van mijn collega Frans van Londen. Ik heb tussen 10 en 11 uur een flacon wodka gedronken. Ik weet niet hoeveel wodka in die flacon zat. Ik weet ook niet hoeveel alcohol in wodka zit. Ik weet wel, dat alcohol de vaarbekwaamheid nadelig beïnvloed. Ik vond echter dat ik nog voldoende bekwaam was de Looveer te voeren. Ik deed dan ook gewoon mijn dienst. Ik weet dat ik als veerschipper verantwoord kan varen. Ik bezit een Rijnpatent en een radarpatent. Ik zag op zeker moment een schip dat nog heel ver weg was. Dat schip was wel 1

kilometer bovenstrooms van het bovenste bochtaakje van de Looveer verwijderd. Ik weet niet meer hoe laat dat ongeveer was. Ik schat zo rond een uur of 3. Ik voer toen van wal en zie plotseling dat schip. Die kwam zo maar tussen mij en de oever door. De Looveer lag toen al bijna tegen de Loo kant. Dat schip raakte de Looveer. Ik weet dat schepen op de rivier altijd voorrang hebben. Ik had geen last van de zon. Ik heb niet gemeld via de marifoon dat de Looveer ging oversteken. Ik vind het onzinnige vragen als U mij vraagt of ik medicijnen gebruik en of ik goed gegeten heb.

Dat heeft toch niets met een aanvaring te maken?'

Anton Moes, geboren 2 augustus 1949 te Harlingen, schipper van het m.s. 'Fiat':
'Ik leid samen met mijn vrouw de VOF Moes-Faas. Wij varen daarvoor beiden op het motorvrachtschip Fiat, voorzien van het officieel scheepsnummer 2102121.

Vandaag, donderdag 24 september 1998, voeren we van Spieck (D) het Pannerdens kanaal op in de richting van de IJssel. Het zal omstreeks 15.30 uur geweest zijn dat ik aan dek was, ik was daar aan het schoonmaken. Mijn vrouw zat toen achter het roer. Toen we het zogenaamde Looveer naderden zag ik dat het veer aan de linkeroever lag. Ik zag dat het stil lag en ging verder met mijn werkzaamheden. Kort daarna wilde ik naar de stuurhut lopen om wat te drinken en zag toen ineens een van de pontbootjes, volgens mij de voorste, kort voorbij komen. Ik keek meteen naar voren en zag toen dat die pont ineens begon over te lopen en dat hij gewoon doorvoer en niet afstopte. Ik schat dat wij op dat moment op de helft van de vaarweg tussen de rechteroever en het voorste pontbootje voeren, zeg maar op een kwart van het Pannerdens kanaal. Ik zag dat de pont gewoon daarvoor en gebaarde vanaf het dek naar mijn vrouw die toen achter het roer stond, dat ze nog meer naar de rechteroever moest gaan varen, in de hoop de veerpont vrij te varen en desnoods maar in het kribvak moest varen.

Ik zag dat de veerpont met dezelfde snelheid bleef doorvaren. Mijn vrouw ad volgens mij in eerste instantie afgestoppt maar had weer volaan gedraaid om te trachten de veerpont vrij te varen.

De veerpont raakte ons eerst met de

klep aan bakboordzijde bij de voorbolder. Vervolgens draaide onze achterzijde naar zijn achterzijde, zeg maar gestrekt langs elkaar. De veerpont raakte toen vermoedelijk met de stuurhut ons aan bakboordzijde bij de achterreling bij de achterbolder. Tevens ontstond er toen een gat van ongeveer 40 centimeter net boven de waterlijn ter hoogte van de achterbolder. Vervolgens draaide de veerpont achter ons achterschip langs en raakte ons bij het roerwerk. Hierdoor is de roerketting gebroken. Tevens werd de bijboot gekraakt. Vervolgens raakte de veerpont ons toen aan stuurboordzijde bij de achterbolder. Ook de pontbootjes hebben ons toen geraakt. Intussen waren wij door de nog steeds doorvarende veerpont en door onze eigen snelheid helemaal rond gegaan en kwamen met de kop in de stroom in het kribvak net beneden de veerstoep. Wij zijn geheel het kribvak en daar aan de grond gelopen. De veerpont is toen losgeraakt en naar beneden gedreven. Daar heeft een voor anker liggend motorschip de veerpont naast zich vast gemaakt. Toen we elkaar de eerste keer raakte stond ik op de luiken van mijn schip. Ik zag toen dat die schipper in de deuropening stond van de stuurhut van de veerpont. Hij stond wat voor zich uit te kijken. Ik riep nog: 'Man wat maak je me nou.' Ik zag toen dat die man daar niet eens op reageerde. Ik heb gelijk van de aanvaring melding gemaakt bij post Millingen en daarna is de politie gekomen.'

Johanna Faas, geboren 22 juli 1945 te Hoogeveen, echtgenote van Anton Moes:
'Ik ben samen met mijn man schipper aan boord van het motorvrachtschip Fiat. Vandaag, 24 september 1998 zijn wij met dit schip onderweg van Spijk naar Drachten met een lading raapschroot. Te 14.40 uur waren wij vertrokken te Spijk en de reis ging voorspoedig. Omdat het schip nogal vuil van het raapschrootstof is mijn man toen gaan dekwassen en ik bleef in de stuurhut op het schip te varen. Toen wij stroomafwaarts op het Pannerdens kanaal voeren, naderden wij het zogenaamd Looveer nabij Huissen. Wij varen hier regelmatig en ik weet dat het hier om een zogenaamde gierpont gaat. Ik zag die pont al van ver. Het was toen circa 15.30 uur. Ik voer toen aanvankelijk aan de linker oever van het Pannerdens kanaal, door de hang. Ik

zag dat de veerpont stil lag aan de westelijke oever van het kanaal, kennelijk om mensen aan boord te nemen. Ik ben daarna langzaam de rivier overgestoken naar de rechter over toe, om zodoende het ankerschuitje van de veerpont aan de oostzijde te passeren. Toen ik het ankerschuitje op circa 20 meter was genaderd zag ik dat de veerpont begon over te steken. Ik heb toen onmiddellijk de over kanaal 10 marifoon geroepen, dat wij door kwamen aan de rechter oever. Ik kreeg geen antwoord terug. Ik ging er aanvankelijk vanuit dat de veerpont het rustig aan zou doen, dan wel zich zou laten drijven, dan wel stoppen. Ik zag echter dat de pont met een behoorlijke snelheid overstak. Ik heb toen voor de tweede keer geroepen en weer kreeg ik geen antwoord terug. Gelijktijdig heb ik de reguleur teruggenomen. Maar met deze stroom en de snelheid, die al in het schip zat, circa 20 km per uur, krijg je de zaak niet zomaar stil. Ik zag dat mijn man de veerpont ook opgemerkt had en dat er gevaar voor aanvaring dreigde. Hij riep toen meteen tegen mij: 'Stuurboord uit'!! En hij wees naar de kribben. Ik deed dat al zoveel mogelijk, maar die pont kwam zonder vaart te minderen doorkomen. Ik heb niet gezien waar de pontschipper zich bevond. Doordat ik hard stuurboord uit was gegaan, kon ik een frontale aanvaring met de veerpont voorkomen. Het volgende moment raakte de veerpont met de landingsklap de stuurboords voorzijde van de Fiat. Ik zag dat we daar na nog een paar keer geraakt werden door die veerpont. Hierna brak de ankerkabel van de pont en het sloeg los. Wij zijn toen rond gegaan en tussen de kribben gevaren. Zelfs op het achterschip zijn we geraakt door die veerpont. Wij hebben hierdoor nogal wat schade opgelopen. De veerpont is stuurloos afgedreven en is door een collega schipper opzij genomen, waarna het geheel ten anker is gekomen. Ik heb geen geluidssignalen gegeven, omdat de tijd hiervoor te kort was. In mijn beleving heb ik alles gedaan om een aanvaring te voorkomen. Het is voor mij onbegrijpelijk dat die veerpont zomaar over kwam steken, terwijl wij er aan kwamen. Hij heeft helemaal niets gedaan om een aanvaring te voorkomen.'

P.A. Rijsselare, geboren 9 maart 1949 te Gent (B), schipper van het m.s. 'Ostara':
'Op donderdag 24 september 1998 omstreeks 15.00 uur lagen wij met ons schip de 'Ostara' met het officieel scheepsnummer 6000499 ter hoogte van de Beton Centrale te Huissen op de Neder-Rijn aan de rechteroever ten anker. Wij lagen daar ten anker met het voorschip ongeveer ter hoogte van de tweede krib benedenstrooms van het Looveer. Ik was omstreeks die tijd buiten aan het werk en hoorde een klap. Daarna zag ik dat de veerpont een vreemde manoeuvre maakte. De veerpont was toen net over het midden van de rivier aan de rechteroever. Ik zag dat na die klap een afvarend schip, naar later bleek de Fiat, in de rechteroever liep in het kribvak net benedenstrooms van het Looveer. Ik heb op het moment van de klap en ervoor geen geluidssenen gehoord. De veerpont was op dat moment kennelijk niet losgebrosen omdat het niet met de stroom mee ging en dus nog ergens aan vast zat. Ik zag dat de veerpont een aantal keren rond is gegaan. Ik zag wel dat er gemanoeuvreed werd op de veerpont met de schroeven kennelijk met het doel om de veerpont voor de wal te krijgen. Toen kwam de veerpont onze richting uit. Ik heb toen een meertouw opgegooid naar de veerpont en konden zo de veerpont vast houden. De veerschipper maakte op mij een kalme indruk. Ik vond dat, gezien de situatie wel wat vreemd. De veerschipper merkte wel op: 'Hé ligt u hier ten anker?' Ik had hem die middag al eerder gemeld via de marifoon dat we hier bleven liggen. De veerpont is toen voor mijn schip overgelopen.

Dirk Hendriks, geboren 19 augustus 1930 te Ede opvarende van de veerpont 'Looveer':
'Op donderdag 24 september 1998 om ongeveer kwart over drie in de middag reed ik met mijn fiets het Looveer te Huissen op. Het veer lag toen aan de Huissense kant van de Neder Rijn. Ik was toen samen met mijn vrouw, mijn schoonzus en mijn zwager een rondje aan het fietsen. Aan boord van de veerpont stonden al een landbouwtractor twee personenauto's en een bestelauto. Wij fietsten als laatste passagiers van de veerpont de pont op. Ik zag, dat de veerbaas de slagboom naar beneden deed. Ik zag, dat de veerbaas zijn stuurhut in ging en dat het veer van de

kant afvoer. Ik zag, dat daarna de veerschipper daarna de plaatskaartjes voor ons vieren kwam innen. Ik zag, dat vanaf de bovenstroomse kant van het veer een binnenschip naderde. Dat schip voer stroomafwaarts en heette 'Fiat'. Ik zag, dat de veerbaas in zijn stuurhut bleef en niets ondernam. Toen ik dat schip zag volgde eigenlijk ook direct de aanvaring. Dat gebeurde ongeveer op het midden van de rivier. Ik zag, dat aan boord van de veerpont niemand reageerde. De veerbaas zat in zijn hok en ik weet niet wat hij daar deed. Het binnenschip raakte de oprijklep van de veerpont. Ik denk dat dat ons geluk is geweest want als het schip ons in het midden had geraakt dan waren de gevolgen veel ernstiger geweest. Door de harde klap ging de pont om zijn as tollen. De schipper van de veerpont deed toen van alles maar ik kon niet goed beoordelen wat hij daar precies deed. De schipper van het binnenschip stond voorop zijn schip en was kwaad. Ik hoorde dat hij tegen de veerbaas riep 'Hoe kun jij nou zo iets doen.!?'. Onze schipper zei niets maar gebaarde met gespreide armen 'sorry'. Ik vond hem in zijn doen wel wat onnozel en laconiek. Door de aanvaring brak de Looveer los van zijn gieraad en raakte op drift. Ik zag dat de schipper van een Belgisch binnenschip kans zag de op drift geraakte pont met een touw vast te maken aan zijn schip. Daardoor werd voorkomen dat de Looveer nog verder op drift raakte. Nadat de Looveer vast lag vroeg ik de schipper wat er nu ging gebeuren. Hij reageerde erg laconiek.

Ik heb geen verstand van scheepvaart verkeer maar als ik de schipper van het veerpont was geweest, dan had ik gewacht totdat de Fiat weg was. Hoewel ik dicht bij de stuurhut van de Looveer stond kon ik niet horen of in die stuurhut een scheepsradio aan stond. Na de aanvaring bleef de stemming rustig aan boord. Er was geen sprake van paniek. Ik ben wel bang geweest toen het binnenschip de Looveer aanvoer. Ik ben dan ook behoorlijk geschrokken.

Nicolaas Frederik Timmer, geboren 28 augustus 1928 te Utrecht, opvarende van de veerpont 'Looveer':

'Op donderdag 24 september 1998 omstreeks 15.30 uur was ik als passagier aan boord van het Looveer. Ik was

samen met mijn vrouw en haar zus en haar man met de fiets aan boord gekomen als laatste passagiers. Mijn zwager rekende met de veerbaas af. De veerbaas ging daarna naar zijn stuurhut en voer direct weg. Hij zat met zijn rug naar de afvarende scheepvaart. Hij keek niet naar de afvarende scheepvaart. Ik had zo niets gemerkt aan de schipper al vond ik dat hij wel suf overkwam. Toen ik de Fiat zag komen aanvaren zag ik ook dat een aanvaring niet meer te voorkomen was. Dat schip voer toen al tussen de Duivense oever en de bochtaakjes van het veer. Ik heb geen signalen gehoord van het afvarende schip. Ik zag, dat de schipper van dat schip naar voren kwam en met zijn armen zwaaide. Ik zag, dat dat schip in de richting van oever stuurde om een aanvaring met de veerpont te voorkomen. Dat lukte echter niet meer en het voorschip van het schip raakte de klep van de veerpont. De schipper van de veerpont reageerde niet op het roepen van de schipper van de Fiat na de aanvaring reageerde hij ongecontroleerd en chaotisch. Ik weet niet waar hij allemaal mee bezig was. Nadat de pont was aangevaren sloeg deze los en dreef op de stroom van de rivier in de richting van een daar voor anker liggend Belgisch schip. Daar kon een andere opvarende van de pont een touw dat de schipper van het schip aanreikte vastmaken. Een ander schip dat opvarend de veerpont naderde moest achteruitslaan om een aanvaring met de op drift geslagen pont te voorkomen. De schipper van de veerpont bekommerde zich nauwelijks op zijn passagiers.

Petronella Wilhelmina van Doorn, echtgenote van N.F. Timmer:

'Op donderdag 24 september 1998 omstreeks 15.30 uur was ik als passagier aan boord van het Looveer. Ik was samen met mijn man en mijn zus en haar man met de fiets aan boord gekomen als laatste passagiers. Mijn zwager rekende met de veerbaas af. Het was mij niet duidelijk wat betaald moest worden en ik vroeg de veerbaas wat het nou precies kostte. De man gaf mij daarop een vreemd antwoord. Ik merkte verder niets van drank gebruik bij de man. Hij nam daarna plaats in de stuurhut van de pont en vertrok. Ik kon niet beoordelen of hij attent

genoeg was om een afvarend schip te zien. Wel kon ik zien dat hij met zijn rug naar de afvarende scheepvaart toe zat en dat hij niet keek naar dat afvarende schip. Volgens mij keek hij pas naar dat schip toen de pont al aangevaren was. Zijn reactie was toen nogal paniekerig. Hij draaide aan zijn stuurwiel en deed van alles in tussen raakte de pont opdruft en tolde op de rivier. Uiteindelijk kon een mede opvarende de pont vastmaken met een touw dat de schipper van de Ostara aanreikte. De schipper van het veer heeft niets ondernomen. Ook niet nadat de pont vast was gemaakt aan de Ostara. Ik dacht eerst dat hij versuft was van de schrik maar later hoorde ik dat hij dronken was.

Ik heb geen signalen gehoord van het andere schip dat tegen de pont aanvoer. Ik ben erg bang geweest. Ik heb de schrik nog niet helemaal verwerkt. Ik vond het aanvankelijk jammer voor de veerschipper dat hem die aanvaring overkwam maar ik ben later kwaad op hem geworden toen duidelijk werd dat hij drank had gebruikt.'

Han Emmo Smeets, geboren 12 juli 1956 te Hooogeveen, opvarende van de veerpont 'Looveer':

'Op donderdag 24 september 1998 omstreeks 15.30 uur was ik passagier aan boord van de Looveer. Ik lette niet direct op de scheepvaart. Het was mij van te voren al opgevallen, dat de pont een rare slinger maakte toen hij weg voer vanaf de Duivense veerstoep en ook onderweg tijdens de oversteek een rare slinger in de rivier maakte nadat de pont over het midden van de rivier was. De schipper van de pont maakte op mij een rustige indruk. Toen de pont vanuit Huissen ging oversteken lette ik niet op de scheepvaart. Ik zag, dat de veerbaas met zijn rug naar de afvarende scheepvaart toe stond. Toen de pont half weg was zag ik, dat een binnenschip, de 'Fiat' uit Meppel tussen de Duivense oever en de bochtaakjes van de pont voer. Dat schip was toen al bezig naar de oever te sturen om zo de pont te ontwijken. Het schip was toen ongeveer bij het middelste bochtaakje. Ik zag, dat de schipper van dat schip naar de voorkant van zijn schip liep en luidkeels de aandacht van de veerbaas probeerde te trekken. Ik zag, dat de veerbaas de schipper wel opmerkte maar niets ondernam. Ik hoorde dat de schipper van de Fiat de veerbaas toeriep en zei: 'Je ziet me

toch!!' De veerbaas reageerde echter nergens op. Alles ging toen eigenlijk vrij snel. De Fiat schampte de pont en raakte de davit van de oprijplaat. De pont werd door de aanvaring weggezet en begon om zijn lengte as te draaien. Daarbij raakte hij de Fiat 3 keer om vervolgens op drift te gaan met de stroom richting Arnhem. Een opvarend schip kon door achteruit te slaan een aanvaring met de pont voorkomen. Een Belgisch motorschip dat ten anker lag bood een tros aan de Looveer. De schipper van de Looveer stond in de stuurhut en reageerde daar niet op. Toen heb ik die tros aangenomen van de Ostara en de pont vast gemaakt aan de Ostara. De Ostara bood aan de veerpont naar de oever te brengen. De schipper van de pont wilde dat niet. De veerbaas reageerde eigenlijk nergens op. Hij handelde in het geheel niet. Het opvarende schip en de Ostara handelden echter perfect door het optreden van die schipper werd erger voorkomen. Toen de situatie tot rust was gekomen en de pont vast aan de Ostara lag zei de veerbaas tegen de overige opvarenden: 'Jullie doen toch wel goed woordje voor me.' Ik vond dat kwalijk. Ik ben niet bang geweest, later wel kwaad toen ik hoorde, dat de veerschipper gedronken had.'

M.J.G. Martens, geboren 22 mei 1956 te Huissen, directeur van Looveer BV:

'Ik ben directeur van het Watertransportbedrijf Looveer B.V., gevestigd alhier. Als zodanig ben ik werkgeefster van de heer M.T. Leensen, wonende Stadhoudersstraat 17 te Arnhem. Deze man is sinds 19 januari 1998 bij mijn bedrijf in dienst als schipper op de veerpont, nadat ik via uitzendbureau 'Bestevaer' met hem in contact ben gekomen.

Op 19 januari 1998 heb ik Leensen een arbeidscontract aangeboden, wat door ons beiden is ondertekend. In dat contract is onder andere vermeld, dat geconstateerd alcoholgebruik tijdens werkuren zonder meer zal leiden tot ontslag op staande voet.

Op donderdag 24 september 1998 had Leensen normaal volgens zijn dienstrooster dienst op de pont. Hij wist al geruime tijd, dat hij die dag om 13.00 uur moest beginnen. De veerschipper die door Leensen afgelost werd, heeft niets bijzonders aan hem gemerkt, toen hij omstreeks 13.00 uur zijn dienst begon.

Er waren verkeerstellingen, en aan zijn handschrift heb ik later wel gezien, dat hij in een bijzondere toestand moet zijn geweest. Zijn schrift was veel onregelmatiger dan normaal.

Ik heb nog geen plausibele verklaring van Leensen gehoord waarom hij zoveel gedronken had en ik heb hem een brief gestuurd, waarin ik hem heb medegedeeld dat hij is ontslagen op grond van zijn drankgebruik en de clausule in zijn arbeidscontract.

Leensen is op mij steeds als een nette man overgekomen, die met een kan koffie en een fles limonade op zijn werk kwam. Van drankmisbruik heb ik gedurende de tijd dat hij bij mij werkt, nooit iets gemerkt.

Leensen is in het bezit van een Rijn-schipperspatent van Rotterdam tot Bazel.

Copieën van het dienstrooster, het arbeidscontract en de brief aan Leensen waarin hem ontslag wordt aangezegd stel ik U hierbij ter beschikking.

Ik ben van mening, dat ik als werkgeefster, in deze zaak al datgene heb gedaan wat van mij verwacht kan worden.'