

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 19/1998

Verslag inzake de aanvaring van het Zwitserse passagiersschip 'Prinses Juliana' met het motorvrachtschip 'Mededinger' op de Dordtsche Kil op 11 april 1998.

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

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

- a. De schipper en de stuurman van het m.s. 'Prinses Juliana'.
- b. De schipper van het m.s. 'Mededinger'.
- c. De schipper van het m.s. 'Laetitia'.
- d. De schipper van het m.s. 'Vlijt'.
- e. De verkeersleider van de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht.

Voorts over een bandverslag van de marifoongesprekken gevoerd op Kanaal 4 op 11 april 1998 van 07.50.11 uur tot 08.15.25 uur en over een video-opname van de incidentenregistratie van de Verkeerspost Dordrecht.

De aanvaring werd behandeld ter openbare zitting van de Commissie van 24 november 1998 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord waren opgeroepen en verschenen:

J. Krikke, schipper van het m.s. 'Prinses Juliana', vergezeld van zijn raadsman Mr E.A. Bik, advocaat te Rotterdam.

P. van Walsum, schipper van het m.s. 'Mededinger', vergezeld van zijn raadsman Mr D. Knottenbelt, advocaat te Rotterdam.

Opgeroepen doch wegens ziekte niet verschenen was Verkeersleider J.J. van der Stel. In zijn plaats was aanwezig A.M. van Zanten, Hoofd Verkeersdienst Nautische Zaken van Directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat. Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en A. van Iperen, Brigadier van Politie van genoemde Afdeling en Groep. Tijdens de zitting zijn voormeld

bandverslag en de videoband afgespeeld.

2. De toedracht

De 'Prinses Juliana' is een Zwitsers motorpassagiersschip met een lengte van 94,80 m. en een breedte van 10,82 m. De diepgang bedraagt 1,06 m. De vijf motoren hebben een gezamenlijk vermogen van 1341,00 kW. Ten tijde van de aanvaring waren er 87 passagiers aan boord.

De 'Mededinger' is een motorvrachtschip van 1655,00 ton, lengte 84,95 m. breedte 9,50 m. diepgang 2,98 m. De motor heeft een vermogen 882,00 kW. Het was ten tijde van de aanvaring geladen met 455 ton containers. De 'Prinses Juliana' voer op 11 april 1998 om s.treks 08.00 uur tijdens dichte mist afvarend op de rivier de Oude Maas. Bij het invaren van de Dordtsche Kil kwam zij terecht aan de voor haar bakboordzijde van het vaarwater. Van tegenovergestelde richting naderde op de Dordtsche Kil het motorschip 'Mededinger' dat dicht aan de stuurboordwal voer en waarvan de schipper de 'Prinses Juliana' aanzag voor een voor hem uitvarende meeliger. Er volgde een kop op kop aanvaring tussen beide schepen, tengevolge waarvan aan boord van de 'Prinses Juliana' 15 personen gewond raakten en aan beide schepen materiële schade ontstond. De gewonden werden overgebracht naar omliggende ziekenhuizen.

3. Standpunt van de inspecteur

De aanvaring op het Dordtse Kil in het werkgebied Heerjansdam van de Verkeerscentrale Dordrecht tussen het passagiersschip 'Prinses Juliana' en het containerschip 'Mededinger' had naast schade aan beide schepen, ernstige gevolgen voor een aantal van de 130 opvarenden. 15 meest oudere passagiers raakten gewond; een aantal daarvan is nog steeds onder doktersbehandeling, hun levenskwaliteit is achteruitgegaan. Het m.s. 'Prinses Juliana' raakte na het indraaien van het Dordtse Kil dicht onder haar bakboordse oever. Volgens de incidentenregistratie bedroeg die afstand zo'n 40 à 45 meter en was de vaart circa 17 km/uur; ook merk ik op

dat het schip geruime tijd langs de bakboordse wal bleef varen en slechts langzaam overstak. De radar stond ingesteld op een bereik van 1600 meter. Schipper Krikke verklaarde het gevaar voor aanvaring op een afstand van circa 1200 meter te hebben vastgesteld. Bij die naderingssnelheid gaf dat slechts een speelruimte van 21/2 à 3 minuten. Ik sluit niet uit dat de kapitein de echo op de radar verkeerd interpreteerde en dat de stuurboordse koers op een later tijdstip is ingezet.

Het is opmerkelijk dat schipper Krikke voor het invaren van het Dordtse Kil wel afstopte voor de opvaart, maar daarna in één vloeiende beweging duidelijk verkeerd uitkwam en dat niet of niet tijdig en doelmatig corrigeerde. Er werden geen mist- of geluidsseinen gegeven.

Het m.s. 'Mededinger' kwam uit zuidelijke richting; de vaart was 161/2 km/uur. De radar was ingesteld op 1800 meterbereik. Schipper Van Walsum interpreteerde de echo op zijn scherm als een stilliggend schip of een schip was dat hij langzaam opliep. De korte naderingstijd van circa 3 minuten was voor hem geen aanwijzing dat de echo een tegenligger kon zijn. Dit had hij gemakkelijk kunnen vaststellen met de vaste ringen. Hij nam geen marifooncontact op en gaf geen mist- of geluidsseinen. Het marifooncontact om 07.52 uur met de Verkeerspost kan niet worden aangemerkt als een melding voor het invaren van het sectorgebied. Om 07.52 uur is er marifooncontact tussen het m.s. 'Prinses Juliana' en de verkeersleider. Pas vlak voor de aanvaring is er weer marifoonverkeer. De verkeersleider verklaarde dat hij zijn aandacht besteedde aan een geulgebonden zeeschip. Het is opmerkelijk dat hij kennelijk circa 7 minuten geen aandacht besteedde aan de scheepvaart op het Dordtse Kil en zo het vaargedrag van het m.s. 'Prinses Juliana' niet opgemerkt, ook niet dat het m.s. 'Mededinger' zonder melding in zijn gebied was gekomen en dat er zich tussen deze schepen een gevaarlijke situatie ontwikkelde.

Ik kan mij geheel vinden in de brief van Brigadier Van Iperen van 5 juli

1998 aan de Officier van Justitie van het arrondissementsparket Dordrecht 'toelichting op de aanvaring'. Met de verbalisant ben ik van mening dat de taak van de tweede man in het stuurhuis moet zijn het bijstaan bij de navigatie van de kapitein; een procedure van die strekking moet door de schipper en/of de rederij te zijn geregeld. Op mijn schrijven aan de rederij mocht ik pas 19 november 1998 een reactie ontvangen. De rederij wijst nadrukkelijk op de verantwoordelijkheden van de kapitein en het bouwjaar van het schip. De hoofdoorzaak voor het ontstaan van de aanvaring zijn, onvoldoende positiebepaling door de schipper van het m.s. 'Prinses Juliana' en onvoldoende en onduidelijke communicatie door alle partijen.

Het variërende zicht tussen 50 en 100 meter was een factor die heeft bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval. Ongevallen als de onderhavige kunnen worden voorkomen,

- als er een goede communicatie wordt gevoerd in algemene zin en op het sectorkanaal in het bijzonder, bij constatering van dreigend gevaar, indien men onder de verkeerde wal varend het vaarwater wil kruisen, schippers zich melden met hun scheepsnaam en zich ruim voor het binnenvaren van de sector op de hoogte stellen van de scheepvaart;

- als de vaart is aangepast aan de heersende zichtomstandigheden;

- als een corrigerende koersverandering snel en duidelijk wordt uitgevoerd en/of bij gevaar voor aanvaring wordt afgebroken;

- als mist- en geluidssignalen worden gegeven;

- als alle beschikbare middelen worden ingezet, waaronder een tweede man, en zeker indien de brug niet is ingericht voor éénmansbediening;

- als de radar goed en continue wordt geobserveerd;

- als een uitkijk op de bak wordt geplaatst;

- als de opvarenden worden gewaarschuwd voor dreigend gevaar;

- als de navigatie niet wordt gebaseerd op vermoedens en aannames;

- als er voldoende procedures zijn voor het veilig vervoeren van passagiers;

- als de verkeersleider alle scheepsbewegingen in zijn sector observeert;

- als zo nodig de assistentie van de verkeerspost wordt gevraagd en/of

- als de brug van passagiersschepen wordt ingericht om onder alle te ver-

wachten omstandigheden operationeel te zijn, en bij voorkeur qua navigatie-uitrusting is ingericht naar de laatste ontwikkelingen.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie sluit zich aan bij het standpunt van de Inspecteur en dat van de Brigadier Van Iperen, waarbij de Commissie tot goed begrip hierna allereerst de inhoud van de door de Inspecteur bedoelde brief laat volgen (dit met weglating van de hier niet van belang zijnde inleiding).

Werkwijze verkeersleider

De aanvaring vond plaats in het marifoonblokgebied kanaal 4, genaamd sector Heerjansdam, het werkgebied van de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht van Rijkswaterstaat. De sector Heerjansdam betreft de Oude Maas over een lengte van ongeveer 20 km en de Dordtsche Kil over een lengte van bijna 4 km vanaf de kruising.

De verkeersleider geeft adviezen aan de scheepvaart middels marifoon op kanaal 4. Tevens heeft hij de mogelijkheid zelf waarneming te doen via 3 radarschermen en televisie. De werkwijze is dat de schipper zelf contact opneemt met de verkeersleider, daarbij de naam van zijn schip doorgeeft en de bestemming. De verkeersleider bekijkt de te volgen route en geeft zijn bevindingen door aan de schipper. Zijn er andere schepen in de te volgen route die een gevaar kunnen vormen, dan bemiddelt de verkeersleider tussen de schepen. Slechts in het uiterste geval zal hij dringende adviezen geven.

Toedracht

Tijdens de aanvaring was het zicht ten gevolge van mist beperkt tot ongeveer 70 m. De navigatie werd gevoerd met behulp van radar. De 'PRINSES JULIANA' voer vanaf de Oude Maas de Dordtsche Kil op richting Moerdijk. De 'MEDEDINGER' in tegenovergestelde richting.

De 'PRINSES JULIANA' had zich gemeld aan de verkeersleider, sector Heerjansdam. Nadat de 'PRINSES JULIANA' ter hoogte van de Schokbetonhaven gewacht had tot de tegemoetkomende vaart was gepasseerd, voer hij in overleg met de verkeersleider vanaf de Oude Maas de Dordtsche Kil op. Deze manoeuvre voerde hij slecht uit. Hij nam de bocht veel te kort en kwam terecht aan zijn bakboordsoever, circa 40 m uit de wal.

Vervolgens voer de 'PRINSES JULIANA' een nagenoeg rechte koers, waarbij het schip heel langzaam op grotere afstand van zijn bakboordsoever kwam.

De 'MEDEDINGER' naderde uit tegenovergestelde richting.

Ondanks dat beide schepen met behulp van radar voeren en de verkeersleider beide schepen op zijn radar had kunnen zien, kwamen beide schepen bijna recht met elkaar in aanvaring. Uit de gegevens verkregen van de radarband, blijkt dat beide schepen, vanaf het moment dat de tussenafstand nog circa 1200 m bedroeg, nagenoeg geen koerscorrecties hebben uitgevoerd. Op het moment van de aanvaring gaf het radarbeeld aan dat de snelheid van de 'PRINSES JULIANA' van 17 km/u was verminderd tot ongeveer 10 km/u. De snelheid van de 'MEDEDINGER' was niet verminderd.

Uit onderzoek bleek dat er niet gecommuniceerd werd via de marifoon kanaal 4, vanaf het moment dat de 'PRINSES JULIANA' van de verkeersleider te horen had gekregen dat de vaart naar de Dordtsche kil vrij was, tot het moment van de aanvaring. Dit betrof een tijdsduur van 7 minuten.

De verkeersleider verklaarde dat hij gedurende deze tijd zijn aandacht had bij een groot zeeschip in de bocht van Heerjansdam.

Schuldvraag

Gebleken is dat schipper Krikke van de 'PRINSES JULIANA', ondanks dat hij schipper is met een langdurige ervaring, zeer slecht gemanoeuvreed heeft en daardoor de aanleiding is geworden tot deze aanvaring.

Schipper Van Walsum van de 'MEDEDINGER', geconfronteerd wordend met een onwaarschijnlijke situatie heeft dit niet tijdig onderkend.

Van verkeersleider Van der Stel had verwacht mogen worden dat hij het slechte navigeren van de 'PRINSES JULIANA' had opgemerkt en maatregelen had genomen.

Motivatie aangehaalde artikelen contra: Verdachte J. Krikke 308 Wetboek van Strafrecht.

Gelet op de verwondingen van de dames Huth-Glatzer, Soltau, Perbandt en dhr Stockman, zijn manier van varen, zwaar lichamelijk letsel door schuld.

Dit artikel is aangehaald omdat de

handelwijze van Krikke, vanaf het moment dat hij gestopt had gelegen bij de Schokbetonhaven, een opeenstapeling is van ernstige fouten, daarbij mede gelet op zijn verantwoordelijkheid voor zijn eigen schip en lading, voor het merendeel kwetsbare oudere passagiers en voor de overige vaart. Deze fouten zijn verwoord in de onderstaande artikelen van het Binnenvaartpolitiereglement.

Binnenvaartpolitiereglement

6.30 lid 5, is een algemene bepaling dat tijdens slecht zicht zoveel mogelijk aan stuurboordzijde van het vaarwater gevaren moet worden. Krikke voer aan de bakboordzijde van het vaarwater. Er was voor hem geen enkel excuus om op die plaats te varen.

6.32 lid 4 en lid 6,

zodra op het radarscherm een schip wordt waargenomen dat tot een gevaarlijke situatie leidt of zou kunnen leiden en dat was voor Krikke geen twijfelgeval, moet hij via de marifoon verbinding opnemen met dat schip, moet hij zijn snelheid verminderen en zo nodig stilhouden. Hij heeft dit alles niet gedaan, slechts op het laatste moment is hij snelheid gaan minderen. Blijkens de radarbeelden moet Krikke vanaf het moment dat de 'MEDEDINGER' op zijn beeldscherm verscheen dit schip min of meer in zijn koerslijn hebben gehad. Gelet op zijn positie in het vaarwater had hij zijn schip onverbidde-lijk tot stilstand moeten brengen en dit via de marifoon moeten melden. Dit was voor hem een gemakkelijke manoeuvre, ongeveer 10 minuten eerder had hij immers hetzelfde gedaan ter hoogte van de Schokbetonhaven. Bovendien was dit schip schitterend met voortstuwingsmiddelen uitgerust, zodat dit geen enkel probleem mocht zijn;

6.32 lid 2,

6.32 lid 2 schrijft voor dat een 2^e persoon in de stuurhut aanwezig moet zijn als het schip niet is uitgerust met een éénmansbediening voor radarvaart. Nu was de 'PRINSES JULIANA' absoluut niet uitgerust voor een éénmansbediening. Met absoluut bedoel ik dat er schepen zijn die weliswaar geen aantekening hebben voor een éénmansbediening, maar dat de inrichting van de stuurstand zodanig is dat de navigatie toch op een veilige manier door één persoon kan worden uitgevoerd. In geval van de 'PRINSES JULIANA'

was de inrichting van de stuurstand absoluut niet geschikt om de navigatie alleen te doen.

De werkzaamheden die de 2^e persoon moet doen zijn niet vastgelegd in het Reglement. Toen de radarvaart op de Rijn zijn opgang deed werden er richtlijnen opgesteld voor de wijze van het varen bij slecht zicht. Deze richtlijnen hielden in dat de radarwaarnemer, in dit geval de schipper, zich volledig concentreert op het radarbeeld. De 2^e persoon stuurt het schip op aanwijzing van de schipper.

Toen Krikke zijn radardiploma behaalde bij het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Rotterdam in 1973, werd er conform de aangehaalde richtlijnen geoefend op de simulator.

Voor het varen met slecht zicht was de 'PRINSES JULIANA' slecht uitgerust. De stuurhut kon niet verduisterd worden. Het radarbeeld kon slechts worden afgelezen als de schipper zijn hoofd op de rubberkap legde. Zodra hij de koers moest corrigeren kon hij niet meer op het radarbeeld kijken. Tevens zat hij in een ongemakkelijke houding.

1.04,

Één van de uitgangspunten voor een goede radarvaart (goede zeemanschap), is duidelijk laten zien wat men doet. Toen Krikke in de gaten had, dat hij totaal verkeerd zat, verlegde hij zijn koers enigszins naar stuurboord om weer aan stuurboordsoever te komen. Hij verklaarde dat hij dit deed om met het achterschip niet in de bakboordsoever terecht te komen. Hij had, doordat de stuurhut voorop stond, weinig zicht hierop.

Mijns inziens een volkomen terecht argument op het moment dat hij 40 m uit de bakboordsoever zat.

Echter de manier waarop hij deze fout wilde verbeteren was sterk in strijd met het uitgangspunt 'duidelijk laten zien wat men doet'. Zodanig zelfs dat schipper Van Walsum er geen idee van had, dat hij te maken had met een tegemoetkomend overstekend schip.

Uit ervaring weet ik dat een lichte koerscorrectie, van een ander schip, op het radar heel moeilijk is waar te nemen.

Schipper Krikke verklaarde aan het eind van zijn verklaring dat hij nog naar bakboord van koers veranderde om de 'MEDEDINGER' recht op de kop op te vangen, om op deze manier te voorkomen dat de veiligheid van de

passagiers meer gevaar zou lopen, als de 'PRINSES JULIANA' in de zijde, in dit geval de bakboordzijde zou worden aangevaren. Op de radarbeelden is deze koerswijziging niet te zien, vermoedelijk is dit een reflex op het laatste moment geweest. Gelet op zijn snelheid tot kort voor de aanvaring, meen ik te mogen opmerken dat er een beetje laat aan de passagiers werd gedacht.

*Motivatie aangehaalde artikelen contra:
Verdachte: P. van Walsum*

Art. 6.32 lid 4 en 6, Binnenvaartpolitiereglement

Deze voorschriften zijn ook tegen Krikke aangehaald en houden in per marifoon inlichtingen verstrekken, snelheid verminderen en zonodig stilhouden en lid 6 als men dan geen contact opneemt via de marifoon, tijdig maatregelen nemen ter vermijding van een aanvaring.

Van Walsum verklaarde dat hij de echo van de 'PRINSES JULIANA' aanzag voor een schip dat stillag, wachtend op een moment dat het zou opklaren om de kruising over te steken. Hij herkende de echo niet als een tegemoetkomend schip aan de verkeerde wal.

Het is Van Walsum kwalijk te nemen dat hij de echo van de 'PRINSES JULIANA' niet heeft erkend als een object/schip, dat zich in zijn richting verplaatste. Deze verplaatsing moet te herkennen zijn geweest. Voorts dat hij als gevolg van deze slechte waarneming niet handelend is opgetreden, via de marifoon inlichtingen vragen, het wijzigen van koers en snelheid.

Zoals reeds eerder is opgemerkt zijn beide schepen over een afstand van ongeveer 1200 m nagenoeg recht tegen elkaar ingevaren, zodat Van Walsum niet met een plotselinge situatie werd geconfronteerd.

Schipper Hoekstra van het motorschip 'VLIJT' verklaarde dat hij wel zag dat de echo zich verplaatste ten opzichte van de oever.

Als verzachtende omstandigheden voor Van Walsum zou ik willen aanvoeren, dat er op genoemde plaats normaal genomen een goede begeleiding is door de sector Heerjansdam en het feit dat de aanwezigheid van de 'PRINSES JULIANA' op die plaats zonder enige berichtgeving een volkomen verrassing is geweest.

Verkeersleider Van der Stel

Strafrechtelijk gezien zijn mij geen overtredingen bekend welke hij mogelijk overtreden zou hebben. Mogelijk heeft zijn gebrek aan waakzaamheid enigszins afbreuk gedaan aan de goede reputatie van de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht en dat deze zaak mogelijk intern verder wordt afgehandeld.

Tot slot wil ik U erop wijzen dat het aflezen van het radarbeeld aan boord van de genoemde schepen niet te vergelijken valt met het af te lezen radarbeeld van de Verkeerscentrale, waarvan de foto's als bijlage zijn bijgevoegd. Deze radarbeelden worden namelijk overgezet en afgelezen middels een tv-monitor. Hierbij kunnen dan de relevante scheepsgegevens, zoals koers en snelheid worden ingeplot.

Deze schepen hadden geen apparatuur welke hun exacte positie en snelheid aangaf. Voor de meeste schippers is het thans nog zo dat zij de snelheid van het schip schatten op grond van hun ervaring. Ook de gebruikte radarapparatuur, gaf geen informatie omtrent een eventuele aanvaringkoers, zoals in de zeevaart al op grote schaal het geval is. In geval van de 'PRINSES JULIANA' en de 'MEDEDINGER' zien de schippers niet verder dan het ingestelde bereik, in dit geval circa 1700 m. Met hun snelheid betekent dit dat bij tegen-gestelde koersen zij elkaar in 3 minuten hebben bereikt, hetgeen vereist een nauwkeurig en waakzaam optreden van een ieder die erbij betrokken is.

De Commissie acht het gewenst er de nadruk op te leggen dat primair degenen, die de leiding heeft op het schip dat aan de vaart deelneemt, de plicht heeft om van de diensten van de verkeersposten gebruik te maken door zich te melden, informatie in te winnen e.d. Verwezen zij hier naar art. 9.07, in verbinding met art. 10.01 BPR, dat een dergelijke plicht – op de onderhavige vaarwateren – aan de betrokkenen oplegt (behoudens aan z.g. kleine schepen).

Ook dient de verantwoordelijke schipper gebruik te maken van communicatiemiddelen tussen schepen onderling, zoals – maar niet alleen; denk ook aan geluidssignalen! – marifoon om zich aan mogelijke scheepvaart in de nabijheid te melden zodra de situatie niet geheel duidelijk is en met name wanneer onzeker is of het eigen schip wel is opgemerkt. Van de verkeerspost kan niet verlangd worden als een 'kapitein op de wal' te gaan optreden, dit afgezien van de omstandigheid dat drukte in het

scheepvaartverkeer veelal aan de verkeersleider niet de gelegenheid geeft op elk moment op elk schip te letten.

In het onderhavige geval heeft de Commissie echter wel sterk de indruk dat de verkeersleider voldoende aanleiding en gelegenheid moet hebben gehad in te grijpen door de betrokkenen op de gevaarlijke situatie te wijzen, zoals die zich op zijn scherm moet hebben ontwikkeld. De Commissie moet te dezen echter wel het voorbehoud maken dat er helaas geen gelegenheid is geweest de bewuste verkeersleider zelf te horen, zodat hier geen 'wederhoor' heeft kunnen plaatsvinden.

Ten aanzien van de Mededinger merkt de Commissie op dat de schipper het radarbeeld slecht heeft geïnterpreteerd, omdat hij anders had kunnen opmerken dat de Prinses Juliana geen meeligger maar een tegenligger was. Hij had dan eerder kunnen stoppen.

Ten slotte wil de Commissie haar meeleven betuigen met de passagiers van de Prinses Juliana, die ten gevolge van deze aanvaring gewond zijn geraakt en/of een traumatische ervaring hebben ondergaan.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters J. de Raad en C.J. Padmos en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.

6 februari 1999.

Mr. P.P. Vreede, Voorzitter.

Ter zitting hebben verklaard:

P. van Walsum, schipper van het m.s. 'Mededinger':

'Het eerste beeld wat ik van de 'Prinses Juliana' had was het voorschip in de richting Dordrecht en het achterschip in de richting Puttershoek. Dus was het voor mij een meeligger. Ik voer 1/3 van de rivierbreedte van de oever vandaan, dus 1/3 van 250 m. en dat is wel wat anders als 9 à 10 m. De snelheid was 17 km. per uur. Ik heb wel gesprekken gehoord als toehoorder maar je neemt er geen deel aan. Ik zat nog niet in het district, maar ik wilde wel weten hoeveel het zicht bedroeg. Ik was er zeker van dat de echo die van een meeligger was. Ik had die wel voorbij willen lopen. Ik heb over dat schip geen bijzonderheden aan de Verkeerspost gevraagd. Je meldt je bij de radarmast, maar dan verandert de situatie zo snel dat je geen tijd meer hebt voor verder contact met de Post. We voeren met een aangepaste snelheid van plm. 16 km./uur. Dat het schip snel opliep was

duidelijk. Het was bij vlagen mistig, niet voortdurend.'

J. Krikke, schipper van het m.s. 'Prinses Juliana':

'Met het rondenvan de hoek werd ik naar de verkeerde kant gezet, ook al omdat de snelheid toen nog niet hoog genoeg was. Je wilt dat uiteraard zo snel mogelijk corrigeren. Het laatste contact met de Post was op het moment dat de weg voor mij vrij was. De 'Prinses Juliana' is een makkelijk schip om mee te manoeuvreren. De tweede kapitein stond bij mij. Er was echter geen taakverdeling. Ik was bezig toen ik het andere schip op mij toe zag komen maatregelen te nemen opdat het zo min mogelijk gevolgen zou hebben. Ik schat dat ik 50 m. uit mijn verkeerde wal zat. Ik voer wel op mijn bocht-aanwijzer, doch die zit niet op de radar zelf. Het schip heeft vijf schroeven. De bakboordschroef stond stil, maar dat maakte niet veel uit. De boegschroef stond nog bij. Als die in werking komt betekent dat dat de middenmotor automatisch uitgeschakeld wordt. Ik had geen informatie dat er vaart op de Dordtsche Kil was. Ik kwam niet meer voor de tegenligger langs en ik probeerde om het zo gunstig mogelijk te laten aflopen. Van de gewonde passagiers heb ik later niet veel meer vernomen.

De stuurhut is niet ingericht voor eenmansbediening.'

A.M. van Zanten, Hoofd Verkeersdienst:

'Ik heb het proces verbaal gezien. Er staan twee zichtmelders: een bij de Dordtsche Kil en een bij het Spui. De Post kon de 'Prinses Juliana' zien. De waakzaamheid van de verkeersleider was laag. Dat hebben wij hem verweten. Uitluisteren, radarbeelden beoordelen en terugmeldingen naar de scheepvaart, dat is de taak van een dienstdoende verkeersleider. Zijn attentie was verlegd naar een geulgebonden vaartuig, varende ter hoogte van de Heinoordtunnel. Derhalve miste hij de situatie van de 'Prinses Juliana'/'Mededinger' varende in de Dordtsche Kil. Maatregelen om dit in de toekomst te voorkomen zijn door onze dienst genomen.'

A. van Iperen, Brigadier van Politie:

'Ik wijk niet af van de mening die ik geschreven heb. Ik vraag mij wel af of de radars langzamerhand niet verbeterd en uitgebreid moeten worden? Een

getypte lijst met de namen van alle passagiers zou aanwezig moeten zijn en die lijst zou ook ergens aan de wal moeten zijn. Nu moesten wij met moeite alle door verschillende personen met de hand geschreven namen ontcijferen'.