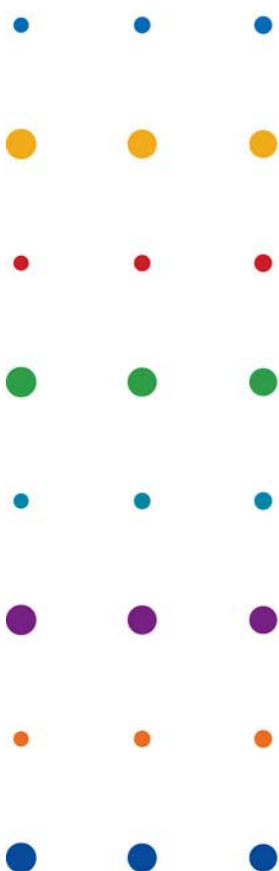


Veiligheid veerpont Keereweer

Veiligheidsrisico's, beheersmaatregelen en kosten



Gemeente Rijswijk

1 oktober 2012
Definitief

Veiligheid veerpont Keereweer

Veiligheidsrisico's, beheersmaatregelen en kosten

dossier : BB3053-100-100
registratienummer : MD-AF20121579
versie : v1
classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Rijswijk

1 oktober 2012
Definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
2	UITGANGSPUNTEN	3
2.1	Wetten en richtlijnen	3
2.2	Algemene uitgangspunten	3
2.3	Bijzondere uitgangspunten	5
3	VEILIGHEIDSRISICO'S	6
3.1	Verantwoording van de methode	6
3.2	Risicoworkshop	7
3.3	Scenario's	7
3.4	Risicoprofiel	7
4	MAATREGELEN OM RISICO'S TE BEHEERSEN	9
4.1	Maatregelen	9
4.2	Kwaliteitscriteria	12
5	KOSTEN EN PLANNING	13
6	COLOFON	14

BIJLAGEN

1	Risicomatrix
2	Scenario's
3	Acties, overwegingen en aanbevelingen
4	Rapport fa. Transafe
5	Rapport fa. Kleijweg Design
6	Kostenoverzicht

1 INLEIDING

Gemeente Rijswijk heeft Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de veiligheidsrisico's voor beheer en exploitatie van de voetgangers- en fietsveerpont Keereweer. Deze pont is uit de vaart omdat er op 31 januari 2012 een ongeval mee is gebeurd. Het incident is onderzocht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). De OVV heeft o.a. aanbevolen dat:

- de veiligheidsrisico's van de exploitatie zoveel mogelijk beheerst moeten worden (aanbeveling 1);
- de veiligheidsrisico's schriftelijk moeten worden vastgelegd en dat maatregelen genomen moeten worden om de risico's zoveel mogelijk te beperken (aanbeveling 2).

De gemeente Rijswijk heeft aan RHDHV gevraagd om de veiligheidsrisico's te identificeren, te evalueren en om aanbevelingen te geven om de risico's te minimaliseren. Het doel daarvan is om de risico's te verkleinen tot een aanvaardbaar niveau, ook wel ALARA genoemd ("As Low As Reasonably Achievable"). Daarnaast is RHDHV gevraagd een indicatie te geven van de kosten van de maatregelen en exploitatie.

Om het doel te bereiken zijn scenario's opgesteld, risico's geïnterpreteerd en geëvalueerd, en er zijn beheersmaatregelen voorgesteld. Voor de beheersmaatregelen is een kostenopgave gemaakt. RHDHV heeft bij dit onderzoek samengewerkt met fa. Transafe, een specialistisch bureau op gebied van de nautische veiligheid.

Onderhavig rapport kan als bijlage bij een door de gemeente op te stellen oplegnotitie aan de gemeenteraad worden aangeboden. Op basis van het rapport kan de raad een afgewogen besluit nemen over de exploitatie van de veerdienst.

De leeswijzer voor dit rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 zijn de wettelijke eisen en richtlijnen beschreven. Voor een uitgebreide beschrijving daarvan verwijzen we naar het rapport van de OVV. In hoofdstuk 3 zijn de veiligheidsrisico's geïnterpreteerd en is het risicoprofiel opgesteld. De gevaren op en rond de veerpont zijn daarvoor geïnterpreteerd door fa. Transafe. Dat rapport is opgenomen als bijlage 4 van dit rapport. Tevens is een proefvaart gemaakt met de pont op 24 augustus 2012. Door middels van scenario's zijn (in teamverband) de geïnterpreteerde gevaren geëvalueerd en beoordeeld. Met behulp van in totaal 7 geloofwaardige scenario's zijn in hoofdstuk 4 de (extra) veiligheidsmaatregelen beschreven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen preventieve en repressieve maatregelen en technische en organisatorische maatregelen. In hoofdstuk 5 (en in bijlage 6) is een indicatie van de kosten weergegeven. Dat betreft een inschatting van de kosten voor de eenmalige technische maatregelen (c.q. vervangingsinvesteringen) en organisatorische maatregelen, en de jaarlijkse exploitatiekosten, zoals arbeidsloon, onderhoud, beheer en brandstof.

2 UITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten beschreven, zoals de toepasselijke wetten en richtlijnen, de algemene uitgangspunten en enkele bijzondere uitgangspunten.

2.1 Wetten en richtlijnen

Voor een overzicht van de toepasselijke wetten en richtlijnen wordt verwezen naar:

- Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV): in paragraaf 4.2 en in Bijlage 7 van het OVV-rapport zijn de toepasselijke wetten en richtlijnen voor dit type veerpontjes uitgebreid beschreven. Het betreft de volgende wetten en richtlijnen:
 - o Binnenvaartwet en Binnenvaartbesluit
 - o Binnenvaartpolitiereglement
 - o Verenwet
 - o Brancherichtlijnen⁹
- Het rapport van fa. Transafe: opgenomen in bijlage 4 van dit rapport. Hierin zijn specifieke wettelijke eisen en richtlijnen voor deze specifieke situatie uitgewerkt.
- Het rapport van fa. Kleijweg Design: opgenomen in bijlage 5 van dit rapport. Dit is het rapport en het onderzoek naar de intake stabiliteit van de pont.

2.2 Algemene uitgangspunten

Definities

- Het pontje is een “klein vaartuig” (kleiner dan 15 m, en snelheid < 20 km/uur)
- De provincie dient de pont aan te wijzen als “kleine veerpont”
- Het betreft een vrijvarende veerpont
- De schipper is de bestuurder van het vaartuig
- Dit onderzoek betreft de huidige pont. Er is een reservepont, maar deze is niet beschouwd en zal niet beschikbaar zijn, tenzij deze identiek wordt aangepast zoals de hoofdpont.

Doel

- Personen:
 - maximaal 12 passagiers (personen, inclusief kinderen)
- Vervoermiddelen - maximaal 12 eenheden als volgt:¹
 - rollator (1 eenheid)
 - kinderfiets (2 eenheden)
 - fiets volwassene, kinderwagen of boodschappenwagen (3 eenheden)
 - scooter, scootmobiel of elektrische invalidenwagen (4 eenheden)
 - 3-wiel scooter en postbode (5 eenheden)
- Overige zaken:
 - hond of ander (klein) huisdier (1 eenheid)
- Niet toegestaan:
 - brommobiel, quat, of ander gemotoriseerd verkeersvoertuig
 - huisraad, arbeidsmiddelen, gereedschappen, etc.
 - vee

¹ V.w.b. “niet-passagiers” wordt voorgesteld om te werken met “eenheden” om de maximale bezetting te bepalen

Karakteristieken van de veerpont

- lengte: 5 meter
- breedte: 2,5 meter
- diepgang: 0,7 meter
- snelheid: 10 km/uur
- motorvermogen: 24 kW
- verklaring van deskundige (opgesteld door "naval architect":) v.w.b. constructie en stabiliteit²
- manoeuvreerbaarheid en motorvermogen
- conform typekeuring door SI (niet verplicht)³
- geen CvO (niet verplicht)
- geen meetbrief (niet verplicht)

Karakteristieken van het scheepvaartverkeer en Rijn-Schiekanaal

- vaarwegbeheerder: provincie Zuid Holland
- breedte kanaal: 28 m
- vaarwegklasse: II
- maximale vaarsnelheid doorgaand scheepvaartverkeer: 12 km per uur
- soort scheepvaart/scheepsbewegingen: 25% beroepsvaart (max. 70 lang x 7 m breed, diepgang 2,50 m), 75% recreatievaart⁴
- geen transport van gevaarlijke stoffen⁵

Dienstregeling (op verzoek, of op vastgezette tijdstippen):

- 07.30-18.00 (uitgangspunt nieuwe situatie)
- maandag – vrijdag
- niet in weekend en feestdagen
- niet in basisschoolvakanties
- voorrang voor hulpdiensten (b.v. verloskundige, politie, huisarts, ambulancepersoneel), binnen dienstregeling
- op verzoek b.v. bij voor evenementen, zoals buurtbijeenkomst (uitgangspunt: circa 1 x per jaar) - buiten dienstregeling

Werk- en rusttijden:

- conform Arbowet / Arbeidstijdenwet (zie rapport Transafe)

Tarieven en vervoersvoorwaarden

- circa 300 - 400 passagiers per dag
- € 0,10 per overvaart (huidig)
- geen vervoersvoorwaarden

² Op basis van aannames en gegevens in rapport Transafe

³ Niet in bezit van gemeente Rijswijk

⁴ Conform aannames in rapport OVV

⁵ Ontheffing is mogelijk

2.3 Bijzondere uitgangspunten

Evenementen

Bij evenementen kan er - naar gelang de omstandigheden en eventuele verzoeken - in overleg afgeweken worden van de algemene afspraken. Denk bijvoorbeeld aan Dodenherdenking, jaarmarkt, Koninginnedag of een begrafenis. Dit dient met de gemeente te worden afgestemd. Bij deze evenementen moet een schriftelijke toestemming worden aangevraagd en – indien nodig – extra maatregelen getroffen.

Omgang met agressie en geweld

Agressie en geweld blijken steeds meer een punt van aandacht in de openbare ruimte. Denk dan aan intimidatie door (weg- of scheepvaart) verkeersdeelnemers of aan (extreme) werkdruk. Dit wordt ook wel Psychosociale Arbeidsbelasting (PSA) genoemd.⁶ Het wordt aanbevolen dat v.w.b. de exploitatie van de pont wordt aangesloten op het PSA-beleid van de gemeente Rijswijk en dat de gemeente alle middelen en maatregelen ter beschikking zal stellen om PSA te voorkomen en/of de gevolgen daarvan te beperken. De gemeente tolereert op geen enkele wijze agressie en/of geweld. Iedereen die agressief of gewelddadig gedrag vertoont tegen een schipper wordt daarop aangesproken en gesanctioneerd.

⁶ Agressie en geweld jegens openbare (hulp)diensten is een actueel onderwerp en als aandachtspunt in dit onderzoek meegenomen.

3 VEILIGHEIDSRISICO'S

In dit hoofdstuk is een inventarisatie en evaluatie gemaakt van de risico's waaraan passagiers, schipper en anderen de omgeving worden blootgesteld. Door middel van scenario's is vastgesteld welke effecten mogelijk zijn en welke preventieve en repressieve maatregelen noodzakelijk zijn om risico's te beheersen.⁷

3.1 Verantwoording van de methode

Om de veiligheidsrisico's op en rondom de pont te inventariseren en evalueren zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Het opstellen van een (gedetailleerde, technische) risico inventarisatie. Dit is gedaan door fa. Transafe.⁸
- Het evalueren van gevaren en de risicobeoordeling. Dit is gedaan door middel van een workshop op 31 augustus 2012, waarin scenario's zijn beschreven en vastgesteld.

De risico-inventarisatie van fa. Transafe is het uitgangspunt geweest om in totaal 7 scenario's te beschrijven en vast te stellen. De scenario's zijn geloofwaardig en typerend geacht als veiligheidsrisico's op en rondom de pont. De scenario's geven enerzijds inzicht in de aard en omvang van de risico's, de te nemen veiligheidsmaatregelen en de effectiviteit daarvan. Denk dan bijvoorbeeld aan de opleiding en ervaringseisen voor de schipper, de constructie en uitrusting van de pont, en aan de voorzieningen op de oever. Anderzijds zijn de scenario's zodanig gekozen dat een volledig beeld ontstaat van alle beheersmaatregelen die nodig zijn om de risico's tot een aanvaardbaar niveau te brengen.

Elk scenario is afgesloten met een risicobeoordeling. Er is een risicomatrix gebruikt voor het maken van de risicoafweging. De risicomatrix en de criteria zijn opgenomen in bijlage 1 van dit rapport. Deze methode is een zogenaamde kwalitatieve risicobeoordelings-methode. De risicobeoordeling vindt plaats op basis van een bepaald scenario en de combinatie van:

- het effect (op een 5-puntsschaal, b.v. van "gering effect" tot "catastrofaal");
- de kans (op een 5-puntsschaal, b.v. van "zeer klein" tot "zeer groot").

In de risicobeoordeling is rekening gehouden met (de samenhang van) de maatregelen, inclusief de effectiviteit van die maatregelen. Op basis van een inschatting van de *kans* op een incident en de mogelijke *effecten* daarvan bij dat scenario, is een oordeel gegeven over de aanvaardbaarheid van het risico. Met behulp van de matrix is het risico gekwantificeerd in één van drie mogelijke uitkomsten: aanvaardbaar, ALARA, of onaanvaardbaar. In het eerste geval zijn geen (extra) maatregelen noodzakelijk, in het tweede geval moeten zoveel mogelijk maatregelen worden *overwogen*, en in het laatste geval zijn extra maatregelen *verplicht*. De uitkomst van de risicoweging is een maat voor de te treffen (extra) veiligheidsmaatregelen.

⁷ De beheersmaatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 4

⁸ Het rapport "Risk Assessment" van fa. Transafe is opgenomen in bijlage 4 van dit rapport

3.2 Risicoworkshop

Op 31 augustus 2012 is een workshop gehouden bij gemeente Rijswijk. Hierbij waren aanwezig:

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------|
| • De heer Johan van Middelaar | veiligheidsadviseur | Royal HaskoningDHV |
| • De heer Cristiaan Heuvelman | veiligheidsadviseur | fa. Transafe |
| • De heer Michael Zevenbergen | veiligheidsadviseur | fa. Transafe |
| • De heer Lykle Bruinsma | senior beleidsmedewerker | gemeente Rijswijk |
| • De heer Aad Wubben | hoofd Sectie Uitvoering | gemeente Rijswijk |
| • De heer Dirk Daniels | hoofd Stadsbeheer | gemeente Rijswijk |

In de workshop zijn de scenario's uitgewerkt door het beschrijven van het scenario en het inschatten van de schade-effecten indien géén (aanvullende) maatregelen zouden worden genomen. Vervolgens zijn maatregelen vastgesteld om de risico's te beperken en is de risicobeoordeling uitgevoerd.

3.3 Scenario's

In de workshop zijn 7 scenario's vastgesteld, waarna deze gemeenschappelijk zijn uitgewerkt. De scenario's zijn opgenomen in bijlage 2 van dit rapport. De volgende scenario's zijn uitgewerkt:

1. Aanvaring veerpont met binnenvaartschip.
2. Aanvaring veerpont met pleziervaartuig.
3. Aanvaring door slecht zicht.
4. Technisch falen van veerpont.
5. Onwel worden van schipper.
6. Letsel passagier bij inschepen.
7. Evenementen en bijzondere dagen.

Gedurende de workshop zijn een aantal acties en aanbevelingen geformuleerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 3 van dit rapport. Deze acties moeten worden uitgevoerd door de gemeente, voordat de veerpont in de vaart genomen kan worden.

3.4 Risicoprofiel

De conclusie is dat de risico's aanvaardbaar zijn. Voorwaarde hierbij is dat de beschreven maatregelen aanwezig zijn en naar behoren functioneren. Het gevaar betreft met name passagiers, zoals bij een aanvaring waarbij passagiers te water raken. De kans op aanvaring met een binnenvaartschip is daarbij relatief klein, maar de effecten zijn relatief het grootst. De kans op een aanvaring met een recreatievaartuig is relatief groter, maar de effecten zijn naar verwachting kleiner. Er zijn geen scenario's gevonden waarbij het geloofwaardig is dat (zeer) ernstig letsel optreedt, zoals zwaar gewonden of incidenten met dodelijke afloop.

In alle gevallen blijkt de schipper "de spin in het web" die – inherent aan zijn taak – vaak keuzes moet maken en beslissingen moet nemen om de risico's zo klein mogelijk te maken. Dat kan – zo is al vaker gebleken – moeilijk zijn. De schipper kan voor lastige dilemma's komen te staan, waarbij de veiligheid van de passagiers en derden een rol speelt. Denk dan b.v. aan:

- al dan niet reddend zwemmen als iemand te water ligt, hetzij een passagier van de pont of iemand anders, waarbij de schipper de pont (met de passagiers) verlaat;
- al dan niet overvaren bij slecht zicht;
- al dan niet overvaren op bijzondere dagen of bij evenementen (vooral 's avonds).

Om te beginnen moeten een aantal (extra) maatregelen worden genomen, zoals verder in dit rapport is beschreven. Verder is het van belang om de schipper een handelingsperspectief te geven, zowel voor de dagelijkse gang van zaken (zoals b.v. voor varen bij slecht weer), maar ook voor afwijkende situaties. Een dergelijk perspectief kan worden gemaakt in de vorm van protocollen of werkinstructies, een veiligheidshandleiding, opleiding en training, of door een combinatie hiervan. In alle gevallen moeten de maatregelen (lees: de veiligheid) geborgd zijn op langere termijn middels een (veiligheidsbeheer)systeem.

De gemeente heeft - als bestuurder en als opdrachtgever - een zorgplicht voor de schipper en de passagiers. De exploitant heeft invloed op de operationele veiligheid van passagiers op de pont. Omdat de gemeente de exploitatie moet aanbesteden wordt aanbevolen om in de aanbestedingsfase de aanbieder te informeren over de gevaren en de beheersmaatregelen, en om (minimale) eisen en kwaliteitscriteria te definiëren.

4 MAATREGELEN OM RISICO'S TE BEHEERSEN

In dit hoofdstuk zijn de maatregelen samengevat die de veiligheid van passagiers op en rond de pont moeten garanderen, en de kwaliteitscriteria van de gemeente voor de exploitant om de veiligheid op langere termijn te garanderen. Dit betreft o.a. de maatregelen zoals deze zijn beschreven in de concept leidraad voor veerponten die minder dan 13 personen vervoeren.⁹ De eisen en de kwaliteitscriteria dienen te worden gebruikt bij het beoordelen van aanbiedingen in het proces van aanbesteding van de exploitatie, en als checklijst om de veiligheid tijdens de exploitatie te inspecteren.

4.1 Maatregelen

Met behulp van scenario's zijn maatregelen vastgesteld om de veiligheidsrisico's op en rond de pont te beheersen. Deze maatregelen dienen voorafgaand aan het opnieuw in gebruik nemen van de pont te worden *aangebracht*, en tijdens exploitatie van de pont te worden *geborgd*.

Preventief technische maatregelen

Waarschuwingen op oever t.b.v. doorgaande scheepvaart ¹⁰	Bord - snelheidsbeperking scheepvaart (bord snelheid maximaal 6 km/uur)
	Bord - verbod hinderlijke golfslag
Constructie pont	Afstandsbord voor binnenvaart: 500 m tot pont (oranje achterkant), aanlichten aan achterzijde (voor herkenbaarheid schipper)
	Conform typekeur Scheepvaartinspectie
	Beschutting voor schipper
	Hekje aan bakboordzijde
	Onderzoek stabiliteit
Technische uitrusting pont	Geluidssignalering
	Lichtsignalen
	Windkrachtmeter
	Marifoon
	Boordverlichting (inclusief boordlichten, toplicht, heklicht, groen/wit veerpont)
	Dekverlichting
	AIS (wordt binnenkort wettelijk verplicht voor binnenvaart), incl. geluidswaarschuwing
	Marifoon (in combinatie met meldplicht)
Onderhoud	Radarreflector
	Periodiek preventief onderhoud (1x per jaar)
Afmeersysteem pont aan kade ¹⁰	Afspraken over (criteria voor) de materiële conditie van de pont en uitvoering van correctief onderhoud, incl. criteria voor "uit de vaart nemen" en herstel
	Pont aan bakboordzijde afmeren (in plaats van op de kop), waardoor de vaarweg-breedte voor het doorgaande verkeer 2,5 meter groter wordt en kans op "schampen" van de pont of effecten van golfslag (door doorgaand verkeer) kleiner wordt
	Meerpaal (in combinatie met constructie voor op de pont)
	Steiger verticaal dicht (fysiek afgesloten) in verband met het 'zakken' van pontje als gevolg van daling van de waterstand, wat wordt veroorzaakt door de zuiging van een (binnenvaart)schip

⁹ Concept "Leidraad minimale nautische en technische eisen"

¹⁰ In overleg met Provincie

Preventief organisatorische maatregelen

Opleiding schipper	Vaarbewijs I (voorrrangsregels kennen)
Ervaring schipper	Minimaal 40 uur praktijkervaring waaronder meedraaien in normale situatie, oefeningen noodsituaties (bv op basis van deze scenario's), en deel theorie. Bekwaamheid toetsen door bekwaamheidspreef.
Vaardigheden schipper	Situaties kunnen inschatten en beoordelen, communicatief, verantwoordelijkheid, besluitvaardig, stabiel.
Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringsbewijs). Keuring voor medische gesteldheid, ogen, gehoor, hart, etc.
Minimale leeftijd schipper	Schipper minimaal 18 jaar oud
Certificaatbeheer	Controle certificaten (o.a. van personeel, pont en reddingsmiddelen)
Protocol "Risico Inventarisatie en evaluatie" (RIE)	Periodiek uitgevoerde RIE (o.a. personeel, pont en reddingsmiddelen); 1x per jaar update, 5 jaarlijks nieuw
Protocol "Slecht weer"	Criteria <u>niet</u> overvaren voor: - Zicht: min. 500 m (mist of neerslag, zoals sneeuw, regen of hagel) - Wind/storm: > 7 Bf (max. 17 m/s) - Windstoten: meer dan 20 m/s
Protocol "Aanmeren"	Criteria aanmeren (zowel van toepassing voor inschepen en ontschepen van passagiers, als voor pauzes van de schipper): - Voor: achter meerpaal aanmeren (voorkant fixeren) - Achter: met tros om bolder; bolder/tros schuin staat naar voren ("spring"), waardoor de pont goed kan worden gefixeerd achter de meerpaal - Schroef uit zijn werk zetten
Protocol "Inschepen"	Criteria inschepen: - Motor blijft draaien, schroef draait niet. - Controleer op passerende binnenvaart: niet inschepen bij passerend binnenvaartschip - Hek aan bakboordzijde openen - Inschepen, betaling, aanwijzing passagiers, etc..
Protocol "Wegvaren"	Criteria wegvaren (uitgangspunt: aan bakboord afgemeerd): - Sluiten reling van opstappunt. - Ligging pont is tegen de vaarwegrichting in bij afvaart, waardoor beter zicht op tegemoetkomend verkeer (aan dezelfde wal) - Aanvankelijk tegen vaarrichting in wegvaren - Bericht via marifoon geven, uitluisterplicht kanaal 10 - Niet wegvaren als binnenvaartschip < 500 meter is - Gebruik AIS
Protocol "Alcohol en drugsbeleid"	Protocol en (op basis van beleid), getekend door personeel. Procedure, inclusief periodiek uitvoeren van alcohol en drugstest en standaard test uitvoeren na incident.
Protocol "Oefenen en trainen"	Oefenprogramma, (afgetekende) checklist, incl. periodiek oefenen met slecht weer situaties (b.v. varen bij windkracht 6 of bij regen)
Protocol "Werk- en rusttijden"	Collectieve (arbeids)regeling met o.a. gem. max. 60 uur/week, 55 uur/4 weken, 48 uur/16 weken

Protocol "Bijzondere evenementen"	Schriftelijk toestemming vragen bij gemeente voor varen buiten de reguliere tijden, zoals in de avond, weekend of feestdagen. Onderdeel procedure (en onderdeel van de aanvraag om toestemming gemeente): Taak-Risico-Analyse voor de betreffende bijzondere omstandigheden; zonodig aanvullende maatregelen treffen
-----------------------------------	--

Repressief technische maatregelen

Constructie pont	Stabiliteitsrapport
	Gesloten railing op pont
	Roerwerk voorzien van hydraulische bediening
	Roerstandaanwijzer
Technische uitrusting veerpont	Anker en werplijn met drijfanker
	Pikhaak
Reddingmiddelen op oever	Zwemtrapje aan de oever
	Reddingsboei op beide oevers
Reddingmiddelen op pont	Groepsreddingsmiddelen, EHBO-doos, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen, 2 onderkoelingsdekens
	Handbrandblusser
Uitrusting schipper	Mobiele telefoon schipper

Repressief organisatorische maatregelen

Opleiding schipper	EHBO-diploma, reanimatie, reddend zwemmen
Protocol "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met noodsituaties (b.v. man-over-boord, reanimeren)
Protocol "Handelen bij incidenten"	Kaders of instructies voor schipper om: - al dan niet reddend te gaan zwemmen (aan boord blijven of niet) voor opvarenden van pont (waarvoor schipper primair verantwoordelijk is) - redden van drenkelingen van andere schepen - weersomstandigheden (b.v. winter, storm, slecht zicht, etc.) - stoppen van dienstregeling
Protocol "Melden van incidenten"	Incidenten, zoals aanvaringen, moeten worden gemeld aan de gemeente, hulpdiensten, scheepvaartautoriteit, etc..
Afspraken met exploitant	Afspraken over vervanging van de schipper, zoals bij ziekte. Overwegingen voor de gemeente zijn o.a. de erkenning van de pont als vitaal proces, of in het kader van goede (maatschappelijke) dienstverlening.
Openbare Hulpdiensten	Bellen 112 (ambulance, politie, etc.)

4.2 Kwaliteitscriteria

Om de risico's te beheersen is een veiligheidshandleiding of een veiligheidbeheerssysteem (VBS) noodzakelijk. De exploitant dient te beschikken over een systeem dat is gebaseerd op de PDCA-cyclus ("plan-do-check-act"). Dat systeem dient te borgen dat de exploitant de gevaren (periodiek) identificeert, evalueert en maatregelen neemt om gevaren te minimaliseren tot een aanvaardbaar niveau. Met behulp van het systeem dient de exploitant de volgende principes te borgen:

- De wijze waarop de veiligheid van de passagiers en schipper is geborgd.
- De wijze waarop de veiligheid van het scheepvaartverkeer op het Rijn-Schiekanaal is geborgd.
- Voldoen aan alle wettelijke eisen en richtlijnen.
- Kwalificaties, ervaringseisen en vaardigheden van de schipper.
- Integriteit van de pont (constructie en uitrusting).
- De wijze van inspecties en onderhoud.

We stellen voor om de kwaliteitscriteria bij de aanbesteding op basis van 7 punten te beoordelen:

1. Organisatie, personeel en uitrusting van de pont.
2. Identificatie van de gevaren en beoordeling van de risico's.
3. Toezicht op de uitvoering.
4. Beheersing van wijzigingen.
5. Planning van acties bij noodsituaties.
6. Toezicht op de prestaties.
7. Audits en beoordeling.

5 KOSTEN EN PLANNING

In dit hoofdstuk is samengevat welke kosten en planning in acht genomen moeten worden om de noodzakelijke aanpassingen aan de pont uit te voeren.

Qua kosten gaat het met name om de kosten voor technische maatregelen en aanpassingen aan de pont. De opgave is grotendeels gebaseerd op het onderzoek van de fa. Transafe. Daarnaast is een opgave gemaakt van de exploitatiekosten, zoals arbeidsloon, onderhoud, beheer en brandstof. Deze opgave is gebaseerd op historische gegevens van de gemeente.

In bijlage 6 van dit rapport is een overzicht opgenomen van de kosten. De kosten zijn:¹¹

- | | |
|---------------------------------|---|
| • Technische maatregelen: | € 40.035,- (eenmalig) |
| • Organisatorische maatregelen | € 8.250,- (eenmalig) |
| • Jaarlijks terugkerende kosten | € 124.003,- (indicatie t.b.v. aanbesteding) |

Na een eventueel positief besluit over de hervatting van de veerdienst is een aantal stappen nodig om daadwerkelijk te kunnen varen. De stappen zijn als volgt:

1. Invoeren van de technische en organisatorisch maatregelen (2 tot 3 maanden).
2. Formele aanwijzing als veerpont door de provincie (2 tot 3 maanden).
3. Aanbesteding van de exploitatie (minimaal 3 maanden).
4. Voorbereiding en inwerking exploitant (1 tot 2 maanden).

Ad. 1: Dit betreft de maatregelen, zoals in dit rapport genoemd.

Ad. 2: De provincie heeft aangegeven tot formele aanwijzing van het veerpontje over te gaan. In de aanwijzing zullen zij eisen stellen aan de exploitatie. De verwachting is dat met de nieuwe opzet van de exploitatie aan de eisen van de provincie zal worden voldoen.

Ad. 3 en 4: Uit de veiligheidsinventarisatie volgen specifieke eisen waaraan de exploitant moet voldoen. Het is daarom verplicht om de veerdienst opnieuw aan te besteden. Dit traject duurt circa 3 maanden. Daarna heeft de exploitant tijd nodig om zich voor te bereiden (o.a. opleiding en training).

Omdat de bovenstaande stappen grotendeels parallel uitgevoerd kunnen worden is de verwachting dat het veerpontje minimaal 4 maanden na het raadsbesluit weer kan varen.

¹¹ Alle kosten zijn exclusief BTW

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Rijswijk
Project	: Veiligheid veerpont Keereweer
Dossier	: BB3053-100-100
Omvang rapport	: 14 pagina's
Auteur	: Johan van Middelaar
Bijdrage	: Annette Biesboer
Interne controle	: Simone van Dijk
Projectleider	: Johan van Middelaar
Projectmanager	: Simone van Dijk
Datum	: 1 oktober 2012
Naam/Paraaf	:

 Simone van Dijk

DHV B.V.

Environment and Sustainability

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

E info@dhv.com

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Risicomatrix

Criteria voor kans en effect

Om een acceptabel risiconiveau te bereiken en om de noodzaak tot het nemen van preventieve en repressieve maatregelen te bepalen is onderstaande risicomatrix gebruikt. In deze matrix wordt de kans van optreden van een incident afgewogen tegen het mogelijke effect op het gebied van veiligheid voor de mens.

Effect:	Gering	Belangrijk	Ernstig	Zeer ernstig	Catastrofaal
Kans:	Geen - EHBO/"nat pak" (geen verzuim)	Reversibel letsel (één of enkele dagen verzuim)	Eén zwaar gewonde, ziekenhuis opname (langer dan 24 uur, of > 30 dgn. verzuim)	Meerdere (zwaar) gewonden of invaliditeit (arbeidsongeschikt)	Eén of meer dodelijke slachtoffers
Zeer groot Meer dan 1*/maand [als het meerdere malen in Rijswijk is gebeurd]	2	2	3	3	3
Groot Ca. 1*/jaar [als het ooit ééns in Rijswijk is gebeurd]	1	2	2	3	3
Gemiddeld Ca. 1*/10 jaar [als het in Nederland enkele keren is gebeurd]	1	1	2	2	3
Klein Minder dan 1*/10 jaar [als het in Nederland ééns is gebeurd]	1	1	1	2	2
Zeer klein Minder dan 1*/25 jaar [als het in Nederland nog nooit is gebeurd]	1	1	1	1	2

Criteria voor de acceptatie van risico's

De aanvaardbaarheid van de risico's en het nemen van maatregelen ter reductie van het risico is gekoppeld aan de getallen 1 tot en met 5 in de risicomatrix. Deze houden het volgende in:

Risicocategorie	Inschatting	Conclusie
1	Aanvaardbaar	Het risico is aanvaardbaar. Het nemen van (extra) aanpassingen is niet verplicht of absoluut noodzakelijk, maar het mag wel.
2	Ernstig	Het risico is "As Low As Reasonably Achievable" (ALARA). Indien een risico "ALARA" is, dan is het risico <i>mogelijk</i> aanvaardbaar, maar er dient echter overwogen te worden om extra maatregelen te nemen, zodanig dat het risico "Aanvaardbaar" wordt. Indien na het nemen van maatregelen het risico in het ALARA gebied blijft, dan is dat toegestaan, maar het restrisico moet expliciet worden verantwoord.
3	Ontoelaatbaar	Het risico is absoluut niet aanvaardbaar. Er moeten extra maatregelen worden genomen, zodanig dat het risico ALARA is of Aanvaardbaar wordt.

BIJLAGE 2 Scenario's

Scenario 1: Aanvaring veerpont met binnenvaartschip			
Oorzaak			
Er vindt een aanvaring plaats tussen de veerpont en een leeg binnenvaartschip om 07.00 in de ochtendschemering, omdat de schipper van de veerpont het binnenvaartschip te laat heeft zien aankomen.			
Beschrijving scenario			
Na het afmeren lag de veerpont (met passagiers) vrij van de wal en kwam binnen de dode hoek van het binnenvaartschip (binnen 250 meter). Daardoor kon het binnenvaartschip de pont moeilijk zien en vrijwel geen mogelijkheden meer had om de pont te ontwijken en vanwege de beperkte diepgang niet meer kon stoppen. De veerpont wordt aangevaren met een impact van max. 12 km/uur.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Enkele passagiers vallen in het water, en/of raken of gewond door de impact. Te water geraakte mensen kunnen bewusteloos raken en/onderkoeld raken.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Waarschuwingen op oever t.b.v. doorgaande scheepvaart	Snelheidsbeperking scheepvaart (bord snelheid maximaal 6 km/uur)	+
G	o	Afstandsbord voor binnenvaart: 500 m tot pont (oranje achterkant), aanlichten aan achterzijde (voor herkenbaarheid schipper)	+/-
G	o Technische uitrusting pont	Geluidssignalering aan boord pont	+
S	o	Lichtsignalen aan boord pont	+
G	o	Boordverlichting (inclusief boordlichten, toplicht, heklicht, groen/wit veerpont)	+
S	o	Dekverlichting	+
S	o	AIS (wordt binnenkort wettelijk verplicht voor binnenvaart), incl. geluidswaarschuwing	+
S	o	Marifoon (in combinatie met meldplicht)	+
S	o	Radarreflector	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Eisen opleiding schipper	Vaarbewijs I (voorrangsregels kennen)	+
S	o Eisen ervaring schipper	Minimaal 40 uur praktijkervaring, waaronder meedraaien in normale situatie, oefeningen noodsituaties (bv op basis van deze scenario's), en deel theorie. Bekwaamheid toetsen door bekwaamheidsproef.	++
G	o Eisen vaardigheden schipper	Situaties kunnen inschatten en beoordelen, communicatief, verantwoordelijkheid, besluitvaardig, stabiel.	+

¹² Specifiek of Generiek

Scenario 1: Aanvaring veerpont met binnenvaartschip				
G	o	Eisen vaardigheden schipper	Risico's kunnen inschatten, inschattingsvermogen, verantwoordingsgevoel, besluitvaardig, stabiel	+
G	o	Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringsbewijs). Keuring voor medische gesteldheid, ogen, gehoor, hart, etc.	++
G	o	Minimale leeftijd schipper	Schipper minimaal 18 jaar oud	+
S	o	Protocol "Wegvaren"	AIS, bericht via marifoon geven, uitluisterplicht kanaal 10, niet wegvaren als binnenvaartschip < 500 meter is	+
G	o	Protocol "Alcohol en drugsbeleid"	Protocol (op basis van beleid), getekend door personeel. Procedure, inclusief periodiek uitvoeren van alcohol en drugstest en standaard test uitvoeren na incident.	+/-
S	o	Protocol "Oefenen en trainen"	Oefenprogramma, (afgetekende) checklist	+
G	o	Protocol "Werk- en rusttijden"	Collectieve (arbeids)regeling met o.a. gem. max. 60 uur/week, 55 uur/4 weken, 48 uur/16 weken	+
Repressieve maatregelen				
S/G	Technische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	o	Constructie pont	Stabiliteitsrapport	++
S	o		Gesloten railing op pont	++
S	o	Voorzieningen op oever	Zwemtrapje aan de oever	+
G	o	Reddingmiddelen op pont	Groepsreddingsmiddelen, EHBO-does, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o	Opleiding schipper	EHBO-diploma schipper, reanimatie	++
G	o	Opleiding schipper	Diploma reddend zwemmen	+
S	o	Protocol "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met noodsituaties (b.v. man-over-boord, reanimeren)	+
S	o	Protocol "Handelen bij incidenten"	Kaders of instructies voor schipper om al dan niet reddend te gaan zwemmen (aan boord blijven of niet)	+
S	o	Protocol "Melden van incidenten"	Incidenten, zoals aanvaringen, moeten worden gemeld aan de gemeente, hulpdiensten, scheepvaartautoriteit, etc..	+/-
Risicobeoordeling				
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)		Risicoklasse
Klein		Ernstig		1 = Aanvaardbaar

Scenario 2: Aanvaring veerpont met pleziervaartuig			
Oorzaak			
Er vindt een aanvaring plaats tussen de veerpont en een motorjacht, midden op de dag rond 13.00 uur, in de zomerperiode, omdat er een misverstand is tussen de schipper van de veerpont de schipper van het jacht (bijvoorbeeld door drukte op de vaarweg).			
Beschrijving scenario			
Tijdens het overvaren van de pont is er onduidelijkheid over de voorrangsregels, waarbij de schipper uitging van medewerking van het jacht. Ondanks een uitwijkmanoeuvre is er impact tussen beiden vaartuigen. De aanvaring vindt plaats met een impact van circa 10 km/uur.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Een passagier van de pont raakt te water en een opvarende van het jacht. Te water geraakte mensen kunnen onderkoeld raken en er ontstaat commotie bij personen op andere vaartuigen.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Waarschuwingen op oever t.b.v. doorgaande scheepvaart	Snelheidsbeperking scheepvaart (bord snelheid maximaal 6 km/uur)	+/-
G	o	Afstandsbord voor binnenvaart: 500 m tot pont, (oranje achterkant), aanlichten aan achterzijde (voor herkenbaarheid schipper)	+/-
G	o Technische uitrusting pont	Geluidssignalering aan boord pont	++
S	o	Marifoon (in combinatie met meldplicht)	+/-
S	o	Dekverlichting	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Eisen opleiding schipper	Vaarbewijs I (voorrangsregels kennen)	+
S	o Eisen ervaring schipper	Minimaal aantal uren praktijkervaring waaronder meedraaien in normale situatie, oefeningen noodsituaties (bv op basis van deze scenario's), en deel theorie. Bekwaamheid toetsen door bekwaamheidsproef.	++
G	o Eisen vaardigheden schipper	Situaties kunnen inschatten en beoordelen, communicatief, verantwoordelijkheid, besluitvaardig, stabiel.	+
G	o Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringsbewijs). Keuring voor medische gesteldheid, ogen, gehoor, hart, etc...	++
G	o Minimale leeftijd schipper	Schipper minimaal 18 jaar oud	+
S	o Protocol "Wegvaren"	Pas overvaren als de schipper zich er van heeft vergewist dat hij veilig kan overvaren.	+

Scenario 2: Aanvaring veerpont met pleziervaartuig				
G	O	Protocol "Alcohol en drugsbeleid"	Protocol (op basis van beleid), getekend door personeel. Procedure, inclusief periodiek uitvoeren van alcohol en drugstest en standaard test uitvoeren na incident.	+/-
S	O	Protocol "Oefenen en trainen"	Oefenprogramma, (afgetekende) checklist	+
G	O	Protocol "Werk- en rusttijden"	Collectieve (arbeids)regeling met o.a. gem. max. 60 uur/week, 55 uur/4 weken, 48 uur/16 weken	+
Repressieve maatregelen				
S/G	Technische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O	Constructie pont	Stabiliteitsrapport	++
S	O		Gesloten railing op pont	++
S	O	Voorzieningen op oever	Zwemtrapje aan de oever	+
G	O	Reddingmiddelen op pont	Groepsreddingsmiddelen, EHBO-does, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen, 2 onderkoelingsdekens	+
G	O	Reddingmiddelen op oever	Reddingsboei op beide oevers	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	O	Opleiding schipper	EHBO-diploma schipper, reanimatie	++
G	O	Opleiding schipper	Diploma reddend zwemmen	+
S	O	Protocol "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met noodsituaties (b.v. man-over-boord, reanimeren)	+
S	O	Protocol "Handelen bij incidenten"	Kaders of instructies voor schipper om: O al dan niet reddend te gaan zwemmen (aan boord blijven of niet) voor opvarenden van de pont (waarvoor de schipper primair verantwoordelijk is) O van drenkelingen van andere schepen O weersomstandigheden (b.v. winter, storm, slecht zicht, etc.)	+
S	O	Protocol "Melden van incidenten"	Incidenten, zoals aanvaringen, moeten worden gemeld aan de gemeente, hulpdiensten, scheepvaartautoriteit, etc..	+/-
Risicobeoordeling				
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)		Risicoklasse
Gemiddeld		Belangrijk		1 = Aanvaardbaar

Scenario 3: Aanvaring door slecht zicht als gevolg van slecht weer			
Oorzaak			
Een aanvaring tussen de pont met een ander vaartuig als gevolg van slecht weer, bijvoorbeeld in geval van slecht zicht.			
Beschrijving scenario			
Bij harde wind gaat het pontje varen en komt in aanvaring met een ander vaartuig vanwege het verliezen (en opsturen) door een leeg binnenvaartschip.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Materiele schade aan pont. Er raken geen mensen te water.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Aanwijzingen op de oever voor doorgaand scheepvaartverkeer	BPR borden op 500 m afstand (oranje achterkant), aanlichten aan achterzijde (voor herkenbaarheid schipper)	+
S	O Constructie pont	Conform typekeur Scheepvaartinspectie	++
G	O Technische uitrusting pont	Boordverlichting (inclusief boordlichten, toplicht, heklicht, groen/wit veerpont)	+
G	O	Windkrachtmeter op pontje	+/-
G	O	Radarreflector	+/-
G	O	AIS	+
G	O	Marifoon	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Protocol "Slecht weer"	Criteria <u>niet</u> overvaren voor: - Zicht: minimaal 500 m (mist of neerslag, zoals sneeuw, regen of hagel) - Wind/storm: > 7 Bf (max. 17 m/s) - Windstoten meer dan 20 m/s	++
Repressieve maatregelen			
S/G	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Constructie pont	Stabiliteitsrapport	+
S	O	Beschutting voor schipper	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Protocol "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met slecht weer situaties (b.v. varen bij windkracht 6 of bij regen)	+
S	O Protocol "Melden van incidenten"	Incidenten, zoals aanvaringen, moeten worden gemeld aan de gemeente, hulpdiensten, scheepvaartautoriteit, etc..	+/-
Risicobeoordeling			
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)	Risicoklasse
Zeer klein		Belangrijk	3 = Aanvaardbaar

Scenario 4: Technisch falen veerpont			
Oorzaak			
Falen van de scheepsmotor van de pont of de stuurinrichting.			
Beschrijving scenario			
Tijdens de overvaart valt de motor van de pont uit, of de stuurinrichting blokkeert. De pont valt stil en wordt onbestuurbaar. De pont vaart ergens tegen de kant, of de kant is onbereikbaar. In beide gevallen kunnen de passagiers niet afstappen.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Onrust op pontje, lichte verwonding van 1 passagier (b.v. snijwond als gevolg van vallen over een fiets). Er is kans op aanvaring.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
<i>S/G¹²</i>	<i>Technische maatregelen ("wat"):</i>	<i>Uitvoeringscriteria ("hoe"):</i>	<i>Effect:</i>
G	o Onderhoud	Periodiek preventief onderhoud (1x per jaar)	+
<i>S/G</i>	<i>Organisatorische maatregelen ("wat"):</i>	<i>Uitvoeringscriteria ("hoe"):</i>	<i>Effect:</i>
S	o Risico Inventarisatie en evaluatie (RIE)	Periodiek uitgevoerde RIE (o.a. personeel, pont en reddingsmiddelen); 1x per jaar update, 5 jaarlijks nieuw	+
S	o Certificaatbeheer	Controle certificaten (o.a. van personeel, pont en reddingsmiddelen)	+
Repressieve maatregelen			
<i>S/G</i>	<i>Technische maatregelen ("wat"):</i>	<i>Uitvoeringscriteria ("hoe"):</i>	<i>Effect:</i>
S	o Constructie pont	Roerwerk voorzien van hydraulische bediening	+
S	o	Roerstandaanwijzer aanbrengen	+
G	o Technische uitrusting veerpont	Geluidsseinen (hoorn)	+
G	o	Anker en werplijn met drijfanker	+
G	o	Pikhaak	+
G	o	Handbrandblusser	+
<i>S/G</i>	<i>Organisatorische maatregelen ("wat"):</i>	<i>Uitvoeringscriteria ("hoe"):</i>	<i>Effect:</i>
S	o Vaardigheden schipper	Communicatief, stabiel	+
S	o Onderhoud	Afspraken over correctief onderhoud, o.a. ook met criteria voor "uit de vaart nemen" en herstel	+
Risicobeoordeling			
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)	Risicoklasse
Klein		Belangrijk	1 = Aanvaardbaar

Scenario 5: Onwel worden van de schipper			
Oorzaak			
Tijdens het overvaren wordt de schipper onwel.			
Beschrijving scenario			
De schipper wordt duizelig en onwel, bijvoorbeeld als gevolg van een hartaanval. Het is zodanig ernstig dat de schipper de overvaart niet kan afronden, terwijl er passagiers aan boord zijn. De pont wordt niet meer bestuurd en er is kans op aanvaring.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Onrust op de pont en uitvallen van de schipper.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Waarschuwingen op oever t.b.v. doorgaande scheepvaart	Afstandsbord voor binnenvaart: 500 m tot pont	+/-
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringsbewijs). Keuring voor medische gesteldheid, ogen, gehoor, hart, etc.	++
G	o Protocol "Werk- en rusttijden"	Collectieve (arbeids)regeling conform Arbeidstijdenwet	+
Repressieve maatregelen			
S/G	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Reddingsmiddelen aan boord pont	EHBO-doos	+
G	o Technische uitrusting veerpont	Marifoon	+
G	o	Geluidsseinen (bediend door passagiers)	+
G	o	Pikhaak	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	o Dienstregeling	Vervangende schipper standby (vervanging binnen 24 uur)	+/-
G	o Openbare Hulpdiensten	Bellen 112 (ambulance)	+
Risicobeoordeling			
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)	Risicoklasse
Zeer klein		Gering	1 = Aanvaardbaar

Scenario 6: Letsel passagiers bij inschepen			
Oorzaak			
Een binnenvaart passeert op enkele meters van de pont vanwege de relatief krappe vaarwegbreedte, waardoor golfslag en zuiging ontstaat en de pont gaat krabben of heftig gaat bewegen. Of als de pont ligt afgemeerd kunnen binnenvaartschepen elkaar passeren ter hoogte van de pont			
Beschrijving scenario			
Door de golfslag of zuiging gaat de pont hevig heen en weer, schuift langs de kade, waardoor een passagier zijn evenwicht verliest, zich verstapt, en bekneld raakt tussen pont en oever.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Een been van de passagier raakt bekneld tussen pont en kade, met een zware kneuzing of breuk als gevolg.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Afmeersysteem pont aan kade	De pont aan bakboordzijde afmeren (in plaats van op de kop), waardoor de vaarwegbreedte voor het doorgaande verkeer 2,5 meter groter wordt, en de kans op "schampen" van de pont of effecten van golfslag (door doorgaand verkeer) kleiner wordt	++
S	O	Meerpaal (in combinatie met constructie voor op de pont)	++
S	O	Steiger verticaal dicht (fysiek afgesloten) in verband met het 'zakken' van pontje als gevolg van daling van de waterstand, wat wordt veroorzaakt door de zuiging van een (binnenvaart)schip	+
S	O Technische uitrusting pont	Hekje aan bakboordzijde op pont	+
S	O	Dekverlichting (vanaf pontje)	++
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Protocol "Aanmeren"	Criteria aanmeren (zowel van toepassing voor inschepen en ontschepen van passagiers, als voor pauzes van de schipper): - Voor: achter meerpaal aanmeren (voorkant fixeren) - Achter: met tros om bolder; bolder/tros schuin staat naar voren ("spring"), waardoor de pont goed kan worden gefixeerd achter de meerpaal - Schroef uit zijn werk zetten	+

Scenario 6: Letsel passagiers bij inschepen				
S	O	Protocol "Inschepen"	Criteria inschepen: - Motor blijft draaien, schroef draait niet. - Controleer op passerende binnenvaart: niet inschepen bij passerend binnenvaartschip - Hek aan bakboordzijde openen - Inschepen, betaling, aanwijzing passagiers, etc..	+
S	O	Protocol "Wegvaren"	Criteria wegvaren (uitgangspunt: aan bakboord afgemeerd): - Sluiten reling van opstappunt. - Ligging pont is tegen de vaarwegrichting in bij afvaart, waardoor beter zicht op tegemoetkomend verkeer (aan dezelfde wal) - Aanvankelijk tegen vaarrichting in wegvaren	+
Repressieve maatregelen				
S/G	Technische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	O	Reddingmiddelen op pont	EHBO-doos, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen	+
S	O	Voorzieningen op oever	Zwemtrapje op oever	
G	O		Mobiele telefoon schipper	
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):		Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O	Opleiding schipper	EHBO-diploma, reanimatie, reddend zwemmen	++
S	O	Protocol "Oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met noodsituaties (b.v. man-over-boord, reanimeren)	+
S	O	Protocol "Handelen bij incidenten"	Kaders en instructies voor schipper om (o.a.) EHBO te verlenen (passagiers), al dan niet reddend zwemmen (aan boord blijven of niet), stoppen van overvaren, etc..	+
G	O	Openbare Hulpdiensten	Bellen 112 (ambulance)	+
Risicobeoordeling				
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)		Risicoklasse
Gemiddeld		Belangrijk		1 = Aanvaardbaar

Scenario 7: Evenementen en bijzondere dagen			
Oorzaak			
Bij een bijzonder evenement, zoals een buurtbijeenkomst, wordt in de avonduren overgevoerd.			
Beschrijving scenario			
Vanwege de duisternis ziet de schipper een pleziervaartuig over het hoofd en er vindt een aanvaring plaats met dat vaartuig. De aanvaring vindt plaats met een impact van circa 10 km/uur.			
Schade-effect (zonder veiligheidsmaatregelen)			
Drie passagiers van de pont raken te water. Te water geraakte mensen kunnen onderkoeld raken en er ontstaat commotie bij passagiers op de pont en op de oever.			
Veiligheidsmaatregelen			
Preventieve maatregelen			
S/G ¹²	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	o Technische uitrusting pont	Boordverlichting (inclusief boordlichten, toplicht, heklicht, groen/wit veerpont)	++
S	o	Dekverlichting	++
S	o	AIS (wordt binnenkort wettelijk verplicht voor binnenvaart), incl. geluidswaarschuwing	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	o Protocol "Bijzondere evenementen"	Schriftelijk toestemming vragen bij gemeente voor varen buiten de reguliere tijden, zoals in de avond, weekend of feestdagen. Onderdeel procedure (en onderdeel van de aanvraag om toestemming): Taak-Risico-Analyse voor de betreffende bijzondere omstandigheden; zonodig aanvullende maatregelen treffen	+
G	o Eisen opleiding schipper	Vaarbewijs I (voorrangsregels kennen)	++
S	o Eisen ervaring schipper	Minimaal aantal uren praktijkervaring waaronder meedraaien in normale situatie, oefeningen noodsituaties (bv op basis van deze scenario's), en deel theorie. Bekwaamheid toetsen door bekwaamheidsproef.	+
G	o Eisen vaardigheden schipper	Risico's kunnen inschatten, communicatief vaardig, verantwoordingsgevoel, besluitvaardig, stabiel	+
G	o Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringsbewijs). Keuring voor medische gesteldheid, ogen, gehoor, hart, etc...	++
S	o Protocol "Wegvaren"	Pas overvaren als de schipper zich er van heeft vergewist dat hij veilig kan overvaren.	+

Scenario 7: Evenementen en bijzondere dagen			
G	O Protocol "Alcohol en drugsbeleid"	Protocol en (op basis van beleid), getekend door personeel. Procedure, inclusief periodiek uitvoeren van alcohol en drugstest en standaard test uitvoeren na incident.	+
Repressieve maatregelen			
S/G	Technische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
S	O Constructie pont	Stabiliteitsrapport	++
S	O	Gesloten railing op pont	++
S	O Voorzieningen op oever	Zwemtrapje aan de oever	+
G	O Reddingmiddelen op pont	Groepsreddingsmiddelen, EHBO-doos, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen, 2 onderkoelingsdekens	+
G	O Reddingmiddelen op oever	Reddingsboei op beide oevers	+
S/G	Organisatorische maatregelen ("wat"):	Uitvoeringscriteria ("hoe"):	Effect:
G	O Opleiding schipper	EHBO-diploma schipper, reanimatie	++
G	O Opleiding schipper	Diploma reddend zwemmen	+
G	O Vaardigheden schipper	Stressbestendig, situaties kunnen inschatten en beoordelen, communicatieve en sociale vaardigheden, verantwoordelijkheid en assertief.	+
S	O Protocol "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met noodsituaties (b.v. man-over-boord, reanimeren)	+
S	O Protocol "Handelen bij incidenten"	Kaders of instructies voor schipper om: O al dan niet reddend te gaan zwemmen (aan boord blijven of niet) voor opvarenden van de pont (waarvoor de schipper primair verantwoordelijk is) O van drenkelingen van andere schepen O weersomstandigheden (b.v. winter, storm, slecht zicht, etc.)	+
S	O Protocol "Melden van incidenten"	Incidenten, zoals aanvaringen, moeten worden gemeld aan de gemeente, hulpdiensten, scheepvaartautoriteit, etc..	+/-
Risicobeoordeling			
Kans op zwaar ongeval (na extra maatregelen)		Effect van de gevolgen (na extra maatregelen)	Risicoklasse
Gemiddeld		Belangrijk	1 = Aanvaardbaar

BIJLAGE 3 Acties, overwegingen en aanbevelingen

Acties, overwegingen en aanbevelingen		
Nr.	Beschrijving	Actie (actiehouder)
1	Overweeg om een meldplicht voor binnenvaartschepen in te voeren via marifoon (ref. scenario 1).	Overleg met de provincie in het kader van aanwijzing (gemeente Rijswijk)
2	Beschouw of het takenpakket van de schipper niet te groot wordt. Denk dan aan het innen van geld, het uitluisteren marifoon, beluisteren van AIS, letten op passagiers, uitkijken naar scheepvaartverkeer, etc.. (ref. scenario 1)	Overweeg om betaling achterwege te laten, of om er een tweede medewerker bij te plaatsen (gemeente Rijswijk)
3	Overweeg het invoeren van vervoersvoorwaarden	
4	Heroverweeg het vragen (en innen) van een vergoeding voor de overvaart. (zie ook actie 2)	Voordeel: bijdrage in de kosten van exploitatie. Nadeel 1: extra handelingen voor de schipper, waardoor de werkdruk toeneemt (en dus de kans op incidenten) Nadeel 2: kans op beroving.
5	Zorg voor beleid en maatregelen t.a.v. agressie en geweld op en rondom van de pont.	In Nederland neemt de kans op agressie en geweld jegens openbare (hulp)diensten steeds toe. Dat kan (in de toekomst) ook bij veerdienst een rol gaan spelen. Het wordt aanbevolen dat gemeente een beleid heeft en maatregelen treft voor de schipper van de pont.
6	Instructies en procedures	Er moeten diverse instructies en procedures worden voorbereid, zoals voor aanmeren, wegvaren en het melden van incidenten. De gemeente dient aan te geven wie/wanneer deze documenten zal opstellen. Vooralsnog is een stelpost van € 7.500,- out-of-pocket kosten gereserveerd.
7	Stel zeker dat het pontje typekeur heeft van de Scheepvaartinspectie	Vraag typekeur Scheepvaartinspectie op bij de bouwer van de pont.

BIJLAGE 4 Rapport fa. Transafe “Risk Assessment Keereweer”

Door fa. Transafe is een risico-inventarisatie gemaakt voor de veerpont. Het rapport is gemaakt in opdracht van gemeente Rijswijk en beschrijft de huidige situatie en risico's, en er worden aanbevelingen gegeven om de veiligheid te verbeteren.

Risk Assessment

"Keereweer"



Opdrachtgever: Gemeente Rijswijk

Index

1. Inleiding
2. Bemanning
3. Technisch
4. Procedures
5. Veiligheidsmiddelen
6. Management en toezicht

1. Inleiding

Naar aanleiding van het incident met de veerpont Keereweer op 31 januari 2012 is Transafe B.V. gevraagd om een Risk Assessment op te stellen om de veiligheid van de passagiers en het veerpersoneel in de toekomst te kunnen waarborgen.

Transafe B.V. heeft zich op 18 augustus 2012 persoonlijk op de hoogte gesteld van de situatie op de locatie van het veer en heeft dhr. A. Wubben en dhr. L. Bruinsma van de Gemeente Rijswijk geïnterviewd.

De Keereweer is volgens definitie een kleine veerpont en valt daardoor buiten de reguliere wetgeving zoals o.a. het BPR. Daarom is deze Risk Assessment gebaseerd op ervaringen uit de praktijk (Best Practices) en de Nederlandse Arbowet.

Definitie Kleine veerpont: Veerponten met lengte kleiner dan 15 meter en met een inhoud kleiner dan 100m³, die maximaal 12 personen mogen vervoeren en niet harder kunnen varen dan 20 km/uur.

Specificaties Keereweer: (Zie bijlage 1)

Lengte:	5.00 meter
Breedte:	2.50 meter
Diepgang:	0.70 meter
Bouwjaar	2007
Motorvermogen:	24 kW
Eigenaar:	Gemeente Rijswijk
Maximaal aantal passagiers:	12

Het Rijn Schiekanaal in Rijswijk is een middeldruk bevaren kanaal waar in 2011, 6.600 scheepsbewegingen plaatsvonden ter hoogte van de veerlocatie. Van deze scheepsbewegingen is ongeveer 25% beroepsvaart, de overige scheepsbewegingen zijn pleziervaart. De breedte van het kanaal, ter hoogte van de veerlocatie is ongeveer 30 meter. De maximaal toegestane afmeting voor beroepsvaart is (LxBxD) 70.00m x 7.50m x 2.50m. De maximale vaarsnelheid ter plaatse is 12km/uur.

Samenvatting en aanbevelingen:

Bemanning:

Het wordt aanbevolen om het personeel te voorzien van specifieke en doeltreffende opleiding en training. Tevens dienen de arbeid- en rusttijden in acht te worden genomen.

Technisch:

Het wordt aanbevolen om de veerpont op diverse technische punten aan te passen. Tevens is de stabiliteit van de veerpont bepaald. (Zie specificaties)

Procedures:

Het wordt aanbevolen om doeltreffende en specifieke procedures op te stellen.

Veiligheidsmiddelen:

Het wordt aanbevolen om op het gebied van veiligheidsmiddelen diverse punten aan te passen. (Zie specificaties)

Management en toezicht:

De Gemeente Rijswijk en de aannemer dienen zich te houden aan de gemaakte afspraken. Met de juiste regelmaat dient gecontroleerd te worden of de gemaakte afspraken (en evt. procedures) worden gevolgd. Deze controles kunnen onderling of door een externe partij worden uitgevoerd.

2. Bemanning

Onvoldoende bekwaamheid van het veerpersoneel

Het wordt aanbevolen dat het veerpersoneel in het bezit komt van een geldig klein vaarbewijs en een geldig EHBO certificaat. Het klein vaarbewijs toont aan dat het veerpersoneel voldoende bekwaam is om de veerpont te kunnen varen op de Rijn Schiekanaal in Rijswijk en heeft hierdoor een goede basiskennis van reglementen en verlichting van het overige scheepvaartverkeer in de omgeving van de veerlocatie. Het EHBO certificaat toont aan dat het veerpersoneel adequaat kan handelen bij ongevallen met passagiers of mensen in de directe omgeving van de veerlocatie.

Het wordt aanbevolen om het veerpersoneel specifieke trainingen te laten volgen in relatie tot de werkzaamheden op en rond de veerlocatie. Ieder (nieuw) bemanningslid dient deze training te volgen alvorens men deze persoon zelfstandig werkzaamheden mag laten verrichten.

Tijdens deze training zullen de volgende onderwerpen besproken worden:

- Het omgaan met de beroepsvaart en pleziervaart op de veerlocatie;
- Dode hoek van het scheepvaartverkeer; (praktijktraining)
- Weersomstandigheden;
- Slecht zicht;

- Veilig meren met de veerpont;
- Bewustwording van gevaren;
- Opgestelde procedures.

Lichamelijke gesteldheid van het veerpersoneel

Het wordt aanbevolen om ieder bemanningslid dat werkzaam is op of rond de veerlocatie een medische keuring te laten ondergaan. Belangrijk is hierbij dat men zeker stelt dat het veerpersoneel voldoende zicht en gehoorscapaciteit heeft en deze personen fysiek in staat zijn om de werkzaamheden veilig uit te voeren. Deze medische keuring dient bij een (bedrijfs)arts te worden uitgevoerd.

Arbeids- en rusttijden voor het veerpersoneel

Om te voldoen aan de arbeids- en rusttijden moet gewerkt worden conform de Arbeidstijdenwet (ATW) en de onderliggende besluiten.

Arbeidstijden

Het veerpersoneel mag niet meer dan 60 uur per week werken. Op basis van vier weken mag er gemiddeld maximaal 55 uur per week gewerkt worden. Hierbij dient men wel rekening te houden dat dit vastgesteld moet zijn in een collectieve (arbeids-)regeling. Per termijn van zestien weken moet het gemiddelde gewerkte uren op maximaal 48 uur per week liggen (ATW, art. 5.7).

Rusttijden

Het veerpersoneel maakt dagen van 07.00 uur tot en met 18.00 uur. Dit betekent een werkdag van elf uur arbeid. Bij een werkdag van meer dan 10 uur dient de werknemer minimaal 45 minuten pauze te nemen. De 45 minuten mogen over de dag verdeeld worden in minimaal vijftien minuten pauze. Dit komt neer op maximaal drie keer vijftien minuten pauze (hiervan kan worden afgeweken bij een collectieve overeenkomst). Bij meer dan vijf en een half uur arbeid dient er 30 minuten pauze te worden gehouden. Deze 30 minuten kunnen eveneens opgedeeld worden in pauzes van vijftien minuten. Na een werkweek van 5 dagen dient minimaal 36 uur rust te worden genomen door de werknemer. (ATW, art. 5.4)

Registratie

De arbeids- en rusttijden dienen geregistreerd te worden in een algehele personeelsplanning en te allen tijde inzichtelijk te zijn voor controle door de Gemeente Rijswijk en/of externe instanties zoals de Arbeidsinspectie (AI). (ATW, art. 4.3)

Onder invloed van alcohol en/of verdovende middelen

Het strekt tot aanbeveling om een alcohol en drugsbeleid op te stellen. Hierdoor stelt men zeker dat het veerpersoneel niet onder invloed werkzaamheden uitvoert waardoor het prestatie en reactievermogen verminderd is. Het alcohol en drugsbeleid dient te worden ondertekend door alle personeelsleden. Het is raadzaam om bij herhaling alcohol en drugstesten uit te voeren en het veerpersoneel in kennis te stellen dat er alcohol & drugstesten onaangekondigd afgenomen kunnen worden.

3. Technisch

De veerpont heeft geen mogelijkheden tot het geven van lichtseinen

In de huidige situatie heeft het veerpersoneel niet de mogelijkheid om lichtseinen te geven ten bate van de veiligheid en in geval van nood. Lichtseinen kunnen worden gegeven bij twijfel van herkenbaarheid door het overige scheepvaartverkeer, zijn de beroeps of pleziervaart. Met name in de duisternis of bij verminderd zicht is dit van essentieel belang. Het wordt aanbevolen om de veerpont te voorzien van een doeltreffende 'seinlamp'.

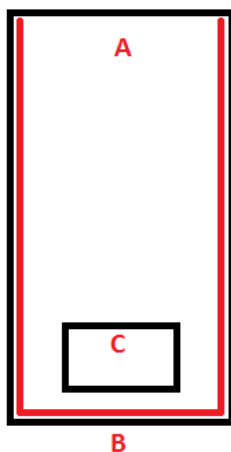
De veerpont heeft geen mogelijkheid tot het geven van geluidseinen

In de huidige situatie heeft het veerpersoneel niet de mogelijkheid om geluidseinen te geven ten bate van de veiligheid. Geluidseinen kunnen worden gegeven bij twijfel van herkenbaarheid door het overige scheepvaartverkeer, zijnde beroeps of pleziervaart. Het strekt tot aanbeveling om de veerpont te voorzien van een doeltreffende geluidshoorn die op een afstand van minimaal 500 meter goed hoorbaar is.

De veerpont dient deugdelijk te worden gemeerd

Om letsel van passagiers en/of gevaarlijke situaties ten opzichte van het passerende scheepvaartverkeer te voorkomen dient de veerpont deugdelijk gemeerd te worden tijdens het op en afstappen van de passagiers. In de huidige situatie moet de veerpont kopvoor (met de voorzijde) afmeren om de passagiers te laten af en opstappen. Zie afbeelding 1.

Bovenaanzicht Keereweer



A= Voorzijde / huidige op/afstapplaats.
 B= Achterzijde
 C= Bedieningsconsole
 —= Positie huidige reling

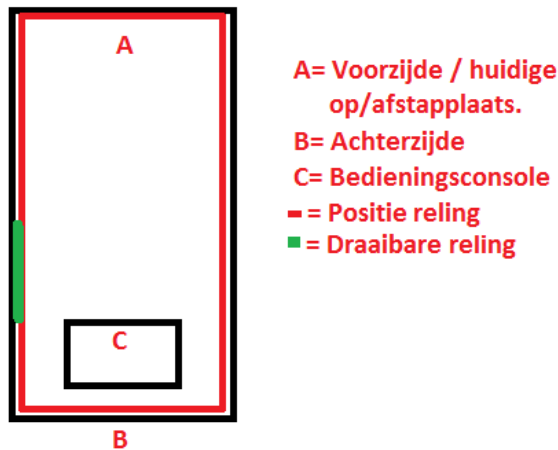


Afbeelding 1

Foto huidige situatie

In de huidige situatie zijn de beide zijden en achterzijde van de veerpont voorzien van een reling. De hoogte de reling is voldoende. De voorzijde waar de passagiers op en afstappen (zie afbeelding 1) is voorzien van een ketting waarmee de voorzijde kan worden afgesloten. In de praktijk wordt geen gebruik gemaakt van de ketting en is de voorzijde tijdens het varen open. Tevens is het sluiten van de ketting 'lastig' als er passagiers op de veerpont aanwezig zijn doordat het lopen van achter naar voor wordt belemmerd. Het wordt aanbevolen om het relingwerk van de veerpont aan te passen zodat de passagiers op en af kunnen stappen aan bakboord zijde (linkerzijde) van de veerpont. (zie afbeelding 2). De voorzijde van de veerpont kan op deze manier worden voorzien van een vaste reling. Aan bakboordzijde kan een relatief kleine opening worden gemaakt in de reling met een draaibare reling. Doordat de opening in de reling aan bakboord / achterzijde is gerealiseerd kan het veerpersoneel de reling eenvoudig sluiten vanaf de 'stuurstoel'. In tegenstelling tot de huidige situatie heeft het veerpersoneel hierdoor een betere controle over de veiligheid bij het op en afstappen van de passagiers.

Bovenaanzicht Keereweer

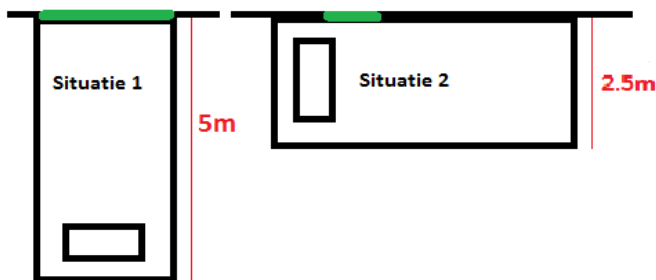


Afbeelding 2

Het tweede voordeel van deze nieuwe situatie is dat het schip met de bakboordzijde aan moet meren in plaats van het kopvoor meren. Hierdoor zal de veerpont minder ruimte (2.5m minder) in de vaarweg innemen tijdens het gemeerd liggen aan beide oevers van het Rijn Schie kanaal. Situatie 1 is de huidige situatie. Situatie 2 geeft de eventuele voorgestelde situatie aan. (Zie afbeelding 3)

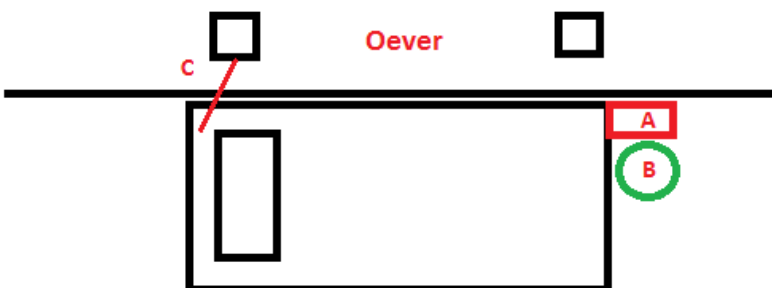
Het derde voordeel is dat als men aan bakboordzijde afmeert, het veerpersonnel direct zicht heeft op het scheepvaartverkeer die de oever houden waar de veerpont gemeerd ligt. Hierdoor kan een betere inschatting gemaakt worden van de situatie alvorens men besluit om over te varen.

Situatie tijdens het gemeerd liggen



Afbeelding 3 (Situatie 1 is de huidige situatie, situatie 2 is de voorgestelde situatie).

In de huidige situatie wordt de veerpont tegen de oever gehouden door gebruik van de voortstuwingsinstallatie. Men duwt met de voorzijde van de veerpont tegen de oever aan. Er wordt niet deugdelijk vastgemaakt. Het strekt tot aanbeveling om een deugdelijk afmeersysteem te ontwerpen om veilig meren te garanderen. Door een 'beugel' aan bakboord voorzijde van de veerpont aan te brengen is het mogelijk om met deze beugel tussen de meerpaal en de oever te varen. Het voorschip ligt hierdoor gemeerd. Door aan de bakboord achterzijde een touwverbinding aan te brengen ligt de veerpont deugdelijk gemeerd. De touwverbinding kan door het veerpersonnel worden aangebracht vanaf de stoel achter het bedieningsconsole. (Zie afbeelding 4)



- A = Aanpassing aan veerpont
- B = Meerpaal
- C = Touwverbinding

Afbeelding 4

Preventief en correctief onderhoud aan de veerpont

Met regelmaat wordt er preventief en correctief onderhoud uitgevoerd aan het casco, motor en overige onderdelen van de veerpont. Het strekt tot aanbeveling om het uitgevoerde onderhoud vast te leggen zodat er een onderhoudshistorie wordt opgebouwd. Voor de administratie en het beheer van de Gemeente Rijswijk evenals bij eventuele controles kan een duidelijk overzicht worden getoond van het uitgevoerde onderhoud. Tevens is het raadzaam om een gestructureerd onderhoudsschema op te stellen.

Maximaal aantal toegestane passagiers op de veerpont.

Het strekt tot aanbeveling om op beide steigers / oevers, duidelijk zichtbaar borden aan te brengen met daarop het maximaal aantal toegestane personen op de veerpont (12 personen). Hierdoor worden de passagiers geïnformeerd, alvorens de passagiers de veerpont betreden.

Dekverlichting

Goed zicht is belangrijk voor de veiligheid aan boord van de veerpont. Met name bij duisternis is het van groot belang dat het op en afstappen gebeurt met voldoende verlichting. Het is raadzaam om de steigers en/of veerpont te voorzien van deugdelijke en doeltreffende verlichting zonder dat daarbij het overige scheepvaartverkeer wordt gehinderd.

Aanwezigheid signaalborden met afstandsindicatie.

In de huidige situatie zijn er borden aangebracht (Zie afbeelding 5) aan de oevers van het kanaal om het scheepvaartverkeer te informeren over de aanwezigheid van een vrijvarende veerpont. Deze borden voldoen aan het BPR (Binnenvaart Politie Reglement). Het strekt tot aanbeveling om onder deze borden duidelijk de afstand van het bord tot aan de veerpont aan te geven. Hierdoor wordt de overige scheepvaart duidelijk geïnformeerd.



Afbeelding 5

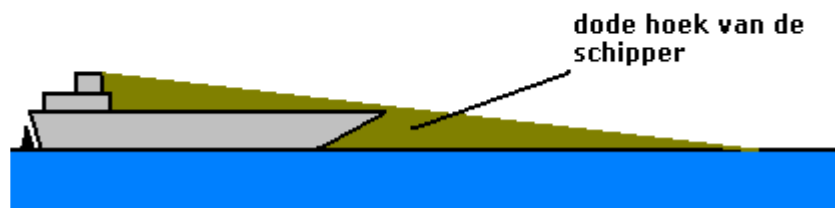
De borden die aangeven dat het verboden is om hinderlijke golfslag te veroorzaken zijn aanwezig. (zie afbeelding 5) Voor het aanbrengen van een wijziging in de bordenopstelling zal overlegd moeten worden met de Provincie. Tevens is het raadzaam om de maximale vaarsnelheid in een straal van 1000 meter rondom de veerpont te verlagen naar 6 km/uur. Ook dit zal in overleg met de Provincie / Rijkswaterstaat moeten.

Slechte zichtbaarheid van de veerpont door het overige scheepvaartverkeer

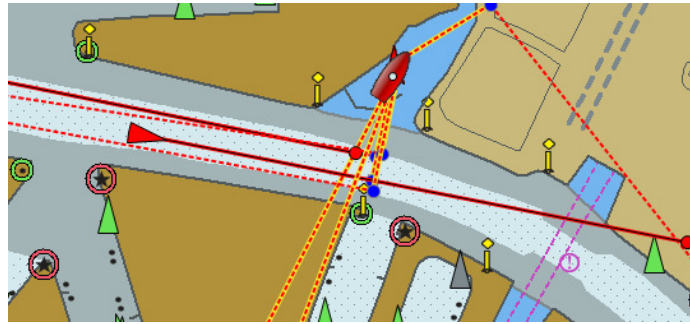
Regelmatig passeren schepen de veerpont, geladen met containers of schepen die leeg zijn en daardoor hoog. In beide situaties heeft men te maken met een (grote) dode hoek aan boord van de beroepsvaart. Het ROSR zegt o.a. het volgende over de dode hoek van schepen die aan het ROSR moeten voldoen:

ROSR Artikel 7.02 Vrij zicht

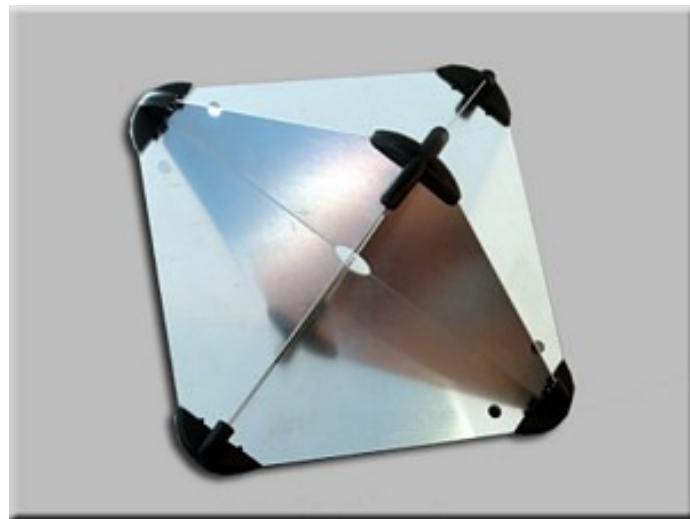
1. Het uitzicht vanaf de stuurstelling moet naar alle zijden voldoende vrij zijn.
2. 1De dode hoek voor de boeg van het lege schip met halve voorraden en zonder ballast mag voor de roerganger niet meer dan 250 m zijn.



Het is van groot belang dat een 'dode hoek' van een schip, zijnde beroepsvaart niet wordt onderschat. Zeker een veerpont met de afmetingen als de Keereweer zijn in veel gevallen niet meer zichtbaar op het moment dat zij zich binnen de dode hoek voor een schip bevinden. Het strekt tot aanbeveling om de Keereweer te voorzien van een AIS (Automatic Identification System) en een radartransponder. Met de aanwezigheid van een AIS op de veerpont, wordt de veerpont zichtbaar op de navigatieapparatuur van de passerende beroepsvaart en kan een schipper van een binnenvaartschip zien aan welke oever de veerpont ligt gemeerd. Een radartransponder kan hoog in de mast worden bevestigd, dit versterkt het signaal dat op een binnenvaartschip op het radar/beeldscherm zichtbaar is. (Zie afbeelding 7 voor de AIS en afbeelding 8 voor de radartransponder). Tevens kan het veerpersonnel zien of er zich in de directe omgeving van bijvoorbeeld 1000meter beroepsvaart bevindt. Deze afstand is instelbaar. Een groot deel van de beroepsvaart heeft al AIS, binnen korte tijd zal dit verplicht zijn voor alle schepen (uitgezonderd veerponten zoals Keereweer).



Afbeelding 7 (AIS overzicht vanaf een binnenvaartschip)



Afbeelding 8 (Radartransponder)

Stabiliteit

De stabiliteit zal in een later stadium worden bepaald. In de definitieve versie van het rapport zal dit worden beschreven.

4. Procedures

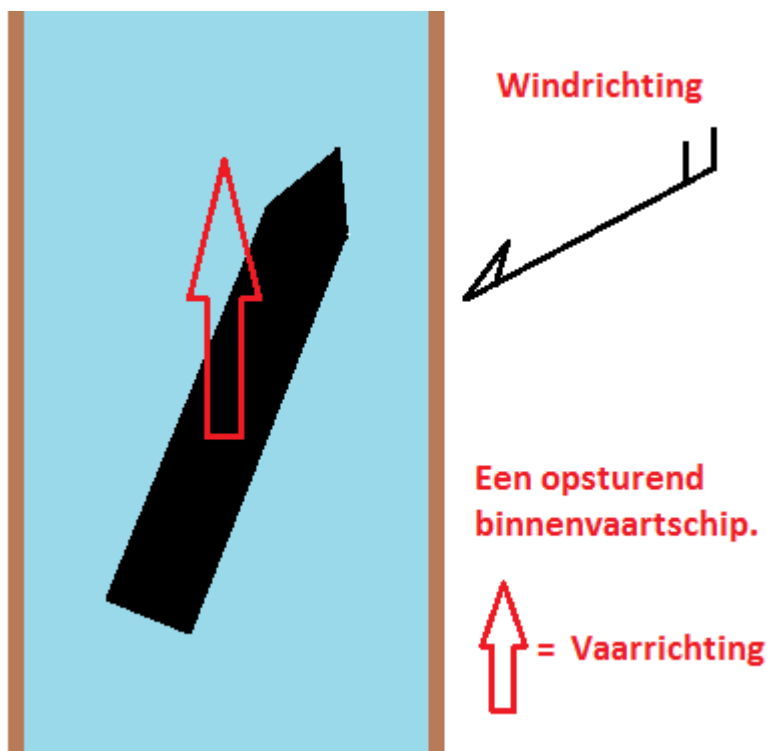
Slecht zicht door regen, mist of sneeuwval

Het strekt tot aanbeveling om procedures op te stellen. Een belangrijke procedure kan zijn: 'Slecht zicht'. Bij een zicht <500meter mag er niet meer worden gevaren. Op de oevers dienen duidelijk markeringen te worden aangebracht om deze afstand aan te geven.

Bij twijfel aan herkenbaarheid van de veerpont door passerende scheepvaart, zijnde beroeps of pleziervaart dient er tijdig een geluid of lichtsein te worden gegeven

Harde of stormachtige wind

Het strekt tot aanbeveling om in een procedure vast te leggen dat de veerpont niet mag varen bij harde of stormachtige wind. Vooral hoge / lege binnenvaartschepen die (veel) wind vangen hebben extra ruimte nodig voor het opsturen. (opsturen is het tegen de wind in sturen met een binnenvaartschip om de juiste koers te behouden, Zie afbeelding 9). Het risico op aanvaringen is dan groter en daarom mag de veerpont bij een windkracht > 7 bft niet meer varen. Het is aan te bevelen om de veerpont tijdens deze weersomstandigheden aan te meren op de overnachtingligplaats.



Afbeelding 9

Maximaal toegestane aantal passagiers

Het is raadzaam om duidelijk in een procedure vast te leggen hoeveel passagiers er op de veerpont mogen zijn tijdens het overvaren.

Veilig overvaren

Het veilig overvaren kan alleen als het veerpersoneel zeker is dat er geen overig scheepvaartverkeer in de directe nabijheid is. Indien er geen beroepsvaart op 1000meter afstand aanwezig is, mag de veerpont overvaren. Bij pleziervaart geldt een veiligheidsmarge van 500meter. De afstand bij beroepsvaart is groter omdat beroepsvaart in het algemeen meer afstand nodig heeft om te kunnen stoppen. Ook is hierbij rekening gehouden met een storing aan bijvoorbeeld de voortstuwing van de veerpont waardoor het overige scheepvaartverkeer voldoende tijd heeft om hierop te anticiperen.

In het BPR staat het volgende vermeld m.b.t. veerponten:

Afdeling IV. Veerponten

Artikel 6.23. Vaarregels voor veerponten

Een veerpont mag slechts vertrekken, keren of het vaarwater oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.

Algemeen

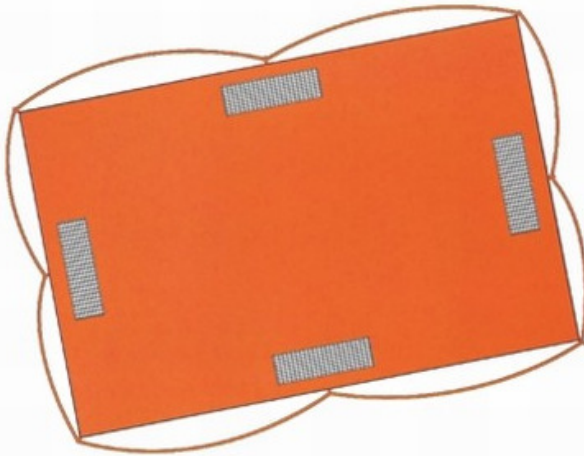
Het strekt tot aanbeveling om de volledige bedrijfsvoering, het beheer en toezicht duidelijk vast te leggen door middel van procedures. De volgende overige onderwerpen kunnen worden beschreven in een procedure:

- Beleidsverklaring;
- Noodcommunicatieplan;
- Functieomschrijvingen;
- Personeelkwalificaties;
- Introductie personeel;
- Alcohol en drugsverklaring;
- Bedrijfsreglement;
- Onderhoud van de veerpont en de steigers;
- Veiligheidsmiddelen;
- Melden van afwijkingen;

5. Veiligheidsmiddelen

1.(Groeps)reddingsmiddelen

Op de veerpont bevinden zich 2 reddingsboeien. Echter het is raadzaam om groepsreddingsmiddelen op de veerpont te plaatsen met voldoende capaciteit voor alle opvarenden. Aan beide zeiden van de veerpont aan de reling kan bijvoorbeeld een groepsreddingsvlot worden bevestigd. Dit vlot kan eenvoudig van de veerpont gehaald worden na werktijden. Twee maal een vlot met een capaciteit van 8 personen strekt tot de aanbeveling. (Zie afbeelding 10)



Afbeelding 10

2. Veiligheidsmiddelen op de steigers

Het is raadzaam om beide steigers uit te rusten met één of meerdere reddingsboei(en). Deze reddingsboeien dienen voorzien te zijn van een werplijn met drijfring. Hierdoor is het mogelijk om de boei naar een drenkeling te gooien vanaf de steigers en de drenkeling binnen te halen.

3. Onderkoelingdeken

Het is raadzaam om twee onderkoelingdekens op de veerpont te plaatsen. In geval van een drenkeling kan men deze dekens gebruiken om onderkoeling tegen te gaan.

4. Brandbestrijding

Een brandblusser is aanwezig op de veerpont. De brandblusser dient volgens voorschrift van de fabrikant te worden gekeurd.

6. Management en toezicht

Controle en toezicht m.b.t. het veerpersoneel

De Gemeente Rijswijk geeft de opdracht aan 'een aannemer' om de exploitatie uit te voeren van de veerpont. Onderdeel van deze exploitatie is het bemannen van de veerpont met gekwalificeerd veerpersoneel. Om te er zeker van te zijn dat de gemaakte afspraken en eventueel gemaakte procedures worden gevolgd is het raadzaam om met regelmaat en onverwacht controles uit te voeren. Dit kan een controle zijn door een medewerker van de Gemeente Rijswijk aan 'de aannemer' of een bezoek op de locatie en het veerpersoneel. Ook is er de mogelijkheid om gebruik te maken van een externe partij zoals bijvoorbeeld Transafe.

Deze controles dienen schriftelijk te worden vastgelegd, eventuele tekortkomingen dienen binnen gestelde tijdsbestekken te worden verholpen door de verantwoordelijke.

Tevens dient zeker gesteld te zijn dat 'de aannemer' met juiste regelmaat het veerpersoneel controleert of men de gemaakte afspraken en procedures volgt.

Certificaatbeheer

Het is raadzaam om een goed systeem op te zetten om het certificaatbeheer goed onder controle te krijgen en te houden. Hiermee wordt bedoeld de certificaten van het personeel en de veerpont zoals van de brandblusser. Een overzicht van certificaten die op korte termijn verlopen en geldigheidsduur moet getoond kunnen worden.

Transafe B.V.
Augustus 2012

BIJLAGE 5 Rapport fa. Kleijweg Design “Veerpont Keereweer”

In deze bijlage is het rapport over de stabiliteit van de veerpont opgenomen (“Veerpont Keereweer, Rapport van onderzoek naar de intake stabiliteit”. Het rapport is opgesteld door fa. Kleijweg Design in opdracht van fa. Transafe (document nummer 50229-Stab-P-1-KD, 22 augustus 2012).

BIJLAGE 6 Kostenoverzicht

lfr.	Technische maatregelen	Directe kosten [€]	Montage en installatie [€]	Opmerkingen
1	Bord max. snelheid scheepvaart (6 km/uur)	€ 200	€ 0	montage uit lopende budgetten
2	Afstandsbord (oranje achterkant, aangelicht)	€ 400	€ 0	montage uit lopende budgetten
3	Beschutting voor schipper	€ 0	€ 0	reeds aanwezig
4	Onderzoek stabiliteit	€ 0	€ 0	zie bijlage 5 van dit rapport
5	Scheepshoorn	€ 350	€ 0	
6	Seinlamp	€ 250	€ 120	
7	Windkrachtmeter	€ 300	€ 240	
8	Boordverlichting (heklucht)	€ 150	€ 240	
9	Dekverlichting	€ 350	€ 960	
10	AIS	€ 2.000	€ 960	
11	Marifoon	€ 750	€ 960	
12	Radarreflector	€ 40	€ 120	
13	Steiger verticaal dicht maken (fysiek afsluiten) (2x)	€ 2.500	€ 1.920	
14	Aanpassingen aan steiger en meerpalen (2x)	€ 3.000	€ 8.000	
15	Railing voorkant afsluiten, op-/afstap bakboord	€ 1.000	€ 1.920	
16	Bord met tekst "Maximum aantal passagiers" (2x)	€ 200	€ 120	
17	Hydraulische bediening roerwerk/roerstandaanwijzer	€ 2.500	€ 1.920	
18	Anker en werplijn met drijfanker	€ 600	€ 240	
19	Pikhaak	€ 75	€ 0	
20	Zwemtrapje aan de oever (b.v. op meerpaal) (2x)	€ 1.000	€ 240	montage uit lopende budgetten
21	Reddingsboei op oevers (2x) in kast	€ 1.000	€ 480	montage uit lopende budgetten
22	Groepsreddingsmiddelen (vlot)	€ 250	€ 240	
23	EHBO-does	€ 50	€ 0	
24	Trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen	€ 400	€ 0	
25	Onderkoelingsdekens (2x)	€ 50	€ 0	
26	Handbrandblusser	€ 0	€ 0	reeds aanwezig
27	Mobiele telefoon schipper	€ 300	€ 0	
	Subtotaal	€ 17.715	€ 18.680	
	Ontwerp, tekeningen en werkvoorbereiding (15%)	€ 0	€ 0	uit lopende budgetten gemeente
	Onvoorzien (10%)	€ 1.772	€ 1.868	
	Totaal technische maatregelen	€ 40.035		
	Organisatorische maatregelen	Opstellen		
28	Protocollen en werkinstructies (out of pocket kosten)	€ 7.500		onderdeel van aanbesteding
29	Overleg en coördinatie (o.a. aanbesteding)	€ 0		uit lopende budgetten gemeente
	Onvoorzien (10%)	€ 750		
	Totaal organisatorische maatregelen	€ 8.250		
	Jaarlijkse kosten	Per jaar [€]		opgave gemeente
30	Schipper (42 weken a 55 uur, tarief € 35,- per uur)	€ 80.850		
31	Afschrijving en rente	€ 9.500		
32	Brandstof	€ 5.000		
33	Onderhoud	€ 1.300		
34	Water + Elektra huisje	€ 2.300		
35	Verzekeringen	€ 1.000		
36	Ambtelijke uren	€ 7.280		
37	Diversen, waaronder kosten huisvesting schipper	€ 2.500		
37	Groot onderhoud (1 x per 5 jaar)	€ 3.000		
	Subtotaal jaarlijkse kosten	€ 112.730		
	Ontwerp, tekeningen en werkvoorbereiding (15%)	€ 0		uit lopende budgetten gemeente
	Onvoorzien (10%)	€ 11.273		
	Totaal jaarlijkse kosten	€ 124.003		