

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

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

BILLAGEN

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

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 geïnventariseerd 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 geïnventariseerd en is het risicoprofiel opgesteld. De gevaren op en rond de veerpont zijn daarvoor geïnventariseerd 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 geïnventariseerde 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.

UITGANGSPUNTEN

2

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

2.1

Wetten en richtlijnen

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

- Het rapport van de Onderzoekersraad voor Veiligheid (OVV): in paragraaf 4.2 en in Bijlage 7 van het OVV-rapport zijn de toepaselijke wetten en richtlijnen voor dit type veerpontjes uitgebreid beschreven. Het betreft de volgende wetten en richtlijnen:
 - Binnenvaartwet en Binnenvaarbepaling
 - Binnenvaartpolitie-reglement
 - Verordening
 - Brancherichtlijnen
- 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. Krijweg 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

Definitie

- 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:
 - rolator (1 eenheid)
 - kinderfiets (2 eenheden)
 - fiets volwassenen, kindervan of bromfietsen (3 eenheden)
 - scooter, scooter of elektrische fietsen (4 eenheden)
 - 3-wiel scooter en postbode (5 eenheden)
 - Overige zaken:
 - hond of ander (klein) huisdier (1 eenheid)
 - Niet toegestaan:
 - bromfiets, quag, of ander gemotoriseerd voertuig
 - 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

Dienstrgeling (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 dienstrgeling
- op verzoek b.v. bij voor evenementen, zoals buurtbijeenkomst (uitgangspunt: circa 1 x per jaar) - buiten dienstrgeling

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 aanname in rapport OVV

⁵ Ontheffing is mogelijk

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, Koningsdag of een begraving. Dit dient met de gemeente te worden afgestemd. Bij deze evenementen moet een schriftelijke toestemming worden aangevraagd en - indien nodig - extra maatregelen getroffen.

Gang 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 punt 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 toerekt 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 Riskworkshop

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

- De heer Johan van Middelhaar
- De heer Christaan Heuvelman
- De heer Michael Zeevenbergen
- De heer Lydie Bruijnma
- De heer Aad Wubben
- De heer Dirk Daniels

hoofd Stadsbeheer
gemeente Rijswijk

hoofd Sectie Uitvoering
gemeente Rijswijk

ta. Transafe
veiligheidsadviseur
veiligheidsadviseur
veiligheidsadviseur
Royal HaskoningDHV
ta. Transafe

3.3 Scenario's

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

- 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. Onwet worden van schipper.
 6. Letsel passagier bij inschepen.
 7. Elementen 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 Hisicoprofil

De conclusie is dat de risico's aanvaardbaar zijn. Voorwaarde hierbij is dat de beschreven maatregelen aanvaarding 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 gelooftwaardig is dat (zeer) ernstig letsel optreedt, zoals zwaar gewonden of incidenten met dodelijke afloop.

In alle gevallen blijft 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 gebeken – moeilijk zijn. De schipper kan voor lastige dilemma's komen te staan, waarbij de veiligheid van de passagiers en derden een rol speelt. Denk aan 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 op bijzondere dagen of bij evenementen (vooraf 's avonds);
- al dan niet overvaren bij slecht zicht;
- al dan niet overvaren op bijzondere dagen of bij evenementen (vooraf '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.

MAATREGELLEN OM RISICO'S TE BEHEERSEN

4

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 aanbestedingen in het proces van aanbesteding van de exploitatie, en als checklijst om de veiligheid tijdens de exploitatie te inspecteren.

Maatregelen

4.1

Met behulp van scenario's zijn maatregelen vastgesteld om de veiligheidsrisico's op en rond de pont te beheersen. Deze maatregelen dienen voortgaand 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 over t.b.v. doorgaande scheepvaart ¹⁰	Bord - snelheidsbeperking scheepvaart (bord snelheid maximaal 6 km/uur) Afstandsbord voor binnenvaart: 500 m tot pont (oranje achterkant), aanlichten aan achterzijde (voor herkenbaarheid schipper) Conform typekeur Scheepvaartinspectie Beschutting voor schipper Hogte aan bakboordzijde Onderzoek stabiliteit Geluidsignalering Lichtsignalen Windkrachtmeter Maritiem Boordverlichting (inclusief boordlichten, toplicht, heklicht, groen/wit veerpont) Dekverlichting AIS (wordt binnenkort wettelijk verplicht voor binnenvaart), incl. geluidswaarschuwing Maritiem (in combinatie met meldlicht) Radarreflector Periodiek preventief onderhoud (1x per jaar) Afspraken over (criteria voor) de materiele conditie van de pont en uitvoering van correctief onderhoud, incl. criteria voor "uit de vaart nemen" en herstel Pont aan bakboordzijde afmeten (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 goitslag (door doorgaand verkeer) kleiner wordt Meerpaal (in combinatie met constructie voor op de pont) Stager 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
Constructie pont	
Technische uitrusting pont	
Onderhoud	
Afmeersysteem pont aan kade ¹⁰	

⁹ Concept "Leidraad minimale nautische en technische eisen"
¹⁰ In overleg met Provincie

Preventief organisatorische maatregelen

Opleiding schipper	Vaarbewijs I (Voorrangsregels 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 bekwaamheidsproef.
Vaardigheden schipper	Situaties kunnen inschatten en beoordelen, communicatief, verantwoordelijkheid, besluitvaardig, stabiel.
Medische keuring schipper	Medische keuring binnenvaart (keuringabewijs). Keuring voor medische geschiedheid, 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 niet 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. - Controleur 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 drugtest 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"	Schrijftelijk 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; noodig aanvullende maatregelen treffen
-----------------------------------	--

Repressief technische maatregelen

Constructie pont	Stabiliteitsrapport Gestoten railing op pont Roerwerk voorzien van hydraulische bediening Roerstandsmeewijzer Anker en werplijn met drijfanker Pikhaak Zwertrapje aan de oever Reddingstoel op beide oevers Groepreddingmiddelen, EHBO-does, trapje om drenkelingen op pontje te laten klimmen. 2 onderkoeilingedekens Handbrandblusser Mobiele telefoon schipper
Technische uitrusting veerpont	
Reddingmiddelen op oever	
Reddingmiddelen op pont	
Uitrusting schipper	

Repressief organisatorische maatregelen

Opleiding schipper	EHBO-diploma, reanimatie, reddend zwemmen
Protocol: "oefenen en trainen"	Periodiek oefenen met roodstluits (b.v. man-over-board, reanimeren)
Protocol "Handelen bij incidenten"	Kadere 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) - reddend 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 expolitant	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.

