

BIJLAGE 2: INZAGEREACTIES

Een conceptversie van dit rapport is, conform de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid, voorgelegd aan de betrokken partijen. Deze partijen is gevraagd het rapport te controleren op feitelijke onjuistheden en eventuele omissies. Het rapport is voorgelegd aan de volgende personen en organisaties:

- Gemeente Rijswijk;
- AH Vrij, exploitant Keereweer;
- provincie Zuid-Holland;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- schipper Keereweer;
- schipper Reinod 15;
- Van Gansewinkel Groep, eigenaar Reinod 15.

Allen hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid te reageren.

Het commentaar heeft in sommige gevallen wel, en in andere gevallen niet geleid tot aanpassing van het rapport. De reacties die niet hebben geleid tot aanpassing van het rapport zijn opgenomen in een tabel, waarbij tevens is opgenomen waarom de reactie niet is verwerkt.

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.2	<p><i>Schipper Reinod 15</i> Het is de bakboord boeg waar de Reinod 15 werd geraakt.</p> <p><i>Van Gansewinkel Groep</i> Stuurboord moet bakboord zijn. Moet zijn veerpont raakte de Reinod 15 aan bakboordzijde.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Uit de verklaringen en het technisch onderzoek, waaronder het schadebeeld van de Keereweer, blijkt dat de boeg van de Reinod 15 in contact is gekomen met de stuurboordzijde van de Keereweer, iets achter van het midden, waarna de veerpont aan stuurboordzijde van Reinod 15 terecht raakte. Het onderzoek heeft niet vast kunnen stellen of de Reinod 15 de veerpont met de stuurboordzijde of bakboordzijde van de boeg heeft geraakt.</p>
2.2 en 3	<p><i>Schipper Reinod 15</i> De schipper van de Reinod 15 heeft meerdere malen een lichtsignaal gegeven. De schipper van de Reinod 15 heeft wel gewaarschuwd met lichtsignalen.</p> <p><i>Van Gansewinkel Groep</i> Geen geluidsignaal klopt maar moet tekst bij dat hij wel een lichtsignaal heeft gegeven.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> In het rapport is de volgende tekst opgenomen: "De schipper van de Reinod 15 heeft verklaard dat hij lichtsignalen heeft gegeven om de schipper van de Keereweer te waarschuwen. De schipper van de Keereweer en getuigen hebben geen lichtsignaal waargenomen. Vanwege de tegenstrijdige verklaringen op dit punt heeft het onderzoek niet kunnen vaststellen of daadwerkelijk een lichtsignaal is gegeven." Daarnaast merkt de Raad op dat het geven van lichtsignalen, in tegenstelling tot een geluidsein, conform het BPR niet afdoende is als waarschuwingssignaal bij dreiging van aanvaring. Omdat het onderzoek niet heeft kunnen vaststellen of daadwerkelijk een lichtsignaal is gegeven, wordt hier in de analyse niet verder op ingegaan.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
Bijlage 3	<p><i>Schipper Reinod 15</i> Deze foto is niet correct, is een oude schade. Graag deze foto verwijderen.</p> <p><i>Van Gansewinkel Groep</i> Foto's Reinod 15 stuurboord voorschip zijn geen onderdeel van het voorval Geen foto's Reinod 15 bakboordzijde aangaande de eventuele schade, waar het contact is geweest met veerpont/klein motorschip.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De foto is niet verwijderd omdat hierop de geconstateerde schade zichtbaar is. Wel is de volgende opmerking toegevoegd: "De schipper van de Reinod 15 en de rederij hebben verklaard dat dit oude schade betrof." De Reinod 15 heeft met de boeg van het schip de stuurboordzijde van de veerpont geraakt. Er is geen schade geconstateerd aan de bakboordzijde van de boeg van de Reinod 15. Er is daarom geen foto opgenomen van de bakboordzijde van de boeg van de Reinod 15.</p>
2.2	<p><i>Van Gansewinkel Groep</i> Veerpont is geen veerpont maar klein motorschip. Wordt later meerdere keren gemeld. Bedrijfsmatige vaart => " in uitvoering van een beroep, bedrijf of tegen vergoeding. Moeten vakbekwaamheid en een vaarbewijs hebben ongeacht lengte.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> In het rapport wordt de Keereweer als veerpont beschouwd. De Keereweer voerde de verlichting van een veerpont en werd door de bemanning van de Reinod 15 ook gezien als veerpont in de zin van het BPR. Wel is in het rapport toegelicht dat de Keereweer niet is aangewezen, en daarom volgens het Binnenvaartpolitierglement geen veerpont is maar een klein motorschip. Ongeacht of de Keereweer als een (kleinere) veerpont of een klein motorschip wordt gezien, zijn in de huidige wet- en regelgeving geen eisen aan de vakbekwaamheid of een vaarbewijs gesteld. In bijlage 7 van het rapport is dit nader uitgewerkt. In het Binnenvaartbesluit 2009 is het lengtecriterium een belangrijker rol gaan spelen bij de vaststelling van de vaarbewijsplicht ten koste van het in de oude Binnenschepenwet veelvuldig gehanteerde criterium 'bedrijfsmatig gebruik'. Daarnaast wordt de Keereweer niet gebruikt voor bedrijfsmatig transport van meer dan twaalf passagiers. Ook is ze niet in staat om door middel van de eigen voortstuwingsmiddelen harder te varen dan 20 kilometer per uur.</p>
	<p><i>AH Vrij</i> Geschiktheid schipper De schipper is door middel van een intakegesprek door meerdere personen ondervraagd over onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • medische zaken die invloed konden hebben op het functioneren; medicijngebruik, doofheid, zichtvermogen etc. • belemmeringen op het functioneren door bijvoorbeeld epileptische aanvallen etc. • bekendheid bij politie door bijvoorbeeld een aantekening op het rijbewijs <p>Er waren geen medische aantekeningen of andere zaken te melden. (...) Na twee gesprekken is besloten om hem een dienstverband te geven.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> In het rapport is de volgende tekst opgenomen: "De exploitant heeft de schipper in een intakegesprek gevraagd naar medische zaken en belemmeringen die van invloed konden zijn op het functioneren." De schipper heeft geen medische keuring of oogtest ondergaan. Met name omdat de schipper ook in het donker zou varen, had dit in de rede gelegen.</p>

Algemeen
en 3*AH Vrij*

Instructie en inwerken

De directeur van AH Vrij heeft op 20 december 2011 de (nieuwe) schipper mondeling gesproken over de functie schipper en voorgesteld om tussen kerst en nieuwjaar enkele malen met de toenmalige schipper mee te varen. Hierbij mocht hij ook zelf varen. De (nieuwe) schipper heeft enkele keren zelf gevaren en de voormalige schipper had de indruk dat de (nieuwe) schipper het pontje kon bedienen. Hij moest nog wel wat ervaring opdoen. In die periode heeft de (nieuwe) schipper eerst van een medewerker van AH Vrij een bedrijfseigen instructie gehad. De bedrijfseigen instructie bestaat o.a. uit het doornemen van:

- de bedrijfsregels
- de standaard Ri&E en plan van aanpak
 - mondeling gesproken over zaken zoals
 - niet varen bij mist, storm, ijs, zware regenval en andere wisselende omstandigheden.
 - wees voorbereid op onverwachte zaken en start ruim voor 7.00 uur met het controleren van het pontje
- opleidingsplan
- Periodiek Medisch onderzoek
- Bedrijfshulpverlening / noodsituaties

De bedrijfseigen instructie wordt in fases gegeven en is op 4 januari 2012 gestart en op 18 jan 2012 afgerond en ondertekend. In dit traject is regelmatig door de directeur en een medewerker van AH Vrij gesproken met de schipper over hoe het werk verliep en of er nog bijsturing nodig was.

Dagelijkse begeleiding

Minimaal 2x per dag was er contact over de voorgang en over de dagelijkse omstandigheden. Voor aanvang van het werk wordt 's morgens in de kantine aan het Haantje verzameld en is er met de leidinggevende contact over de aan te vangen werkzaamheden. In het voortraject is gesproken over wanneer er niet gevaren mocht worden bijvoorbeeld bij onvoldoende zicht (regen), harde wind, ijsvorming, mist etc. In de dagelijkse opstart wordt dit door leidinggevende en medewerkers besproken. Deze zaken komen ook bij andere werkzaamheden aan de orde. Zoals veilig werken met machines en werken tussen publiek. Werken langs de openbare weg met hoogwerkers (max windkracht 6) en winterse weersomstandigheden zijn voor de planning dagelijks een terugkerend onderwerp. Het komt ook regelmatig voor dat 's morgens de werkzaamheden aangepast moeten worden.

In de bovengenoemde gesprekken is het volgende afgesproken en volgens afspraak uitgevoerd.

Week 52 (26 dec t/m 30 dec)

- Met de oude schipper geoefend.

Week 1 (2 t/m 6 jan)

Samen met een monteur (die privé-ervaring heeft met het varen van een boot) proefvaren en meerdere oversteken maken en aanmeren. Tijdens dit proefvaren werden geen personen vervoerd. Hierbij werd veel geoefend en teruggekoppeld over de bevindingen.

- De directeur en een medewerker van AH Vrij zijn in deze week onafhankelijk van elkaar op het werk geweest. Hebben met de schippers over de werkzaamheden en uitvoering gesproken.
- Overvaart en aanmeren verliep normaal zonder horten en storten.
- Om een goede start te bevorderen is er besloten om op 9 januari 2012 volgens planning met twee schippers te starten.
- Bedrijfseigen instructies opgestart.

Week 2 (9 t/m 13 jan)

Met twee schippers gestart zoals gepland. Personen vervoerd en geen bijdrage gevraagd.

- Voor aanvang van het werk met schippers mondeling besproken dat zij alle aandacht geven aan het overvaren en niet afrekenen.
- De tweede schipper is een ervaren schipper. Zijn vaarbewijs was geldig tot 10 juni 2010, daarna heeft hij hem om privéomstandigheden laten verlopen. Samen met de nieuwe schipper heeft hij alle overtochten gemaakt.

In deze periode zijn enkele nieuwe zaken naar voren gekomen zoals:

- Als men naar Delft kijkt glinstert het water erg. Die glinstering kwam door het verkeer en de stadslichten. Dit was vooral met duisternis hinderlijk.
- De stadslichten en de verlichting van autoverkeer overheersten op bepaalde ochtenden en daarbij had je ook te maken met de minimale verlichting van de aankomende schepen. Dit gegeven is besproken en de beide schippers waren hiermee bekend geraakt en waren hierdoor extra op hun hoede.

Opleidingsplan en Periodiek Medisch Onderzoek afgesproken.

- De schipper: VCA basis veiligheid (twee dagen) zal starten op 8 februari 2012. Examen op 13 februari.

Week 3 (16 t/m 20 jan)

Met twee schippers gevaren en de overstek afrekenen. Mensen die niet wilden betalen werden gewoon overgezet, hierbij geen discussie voeren het innen van geld (geen afleiding van het varen zelf).

- Halverwege de week een aantal praktische zaken rond het afrekenen beter geregeld zoals een tienrittenkaart en dergelijke.

Eind van de week geëvalueerd, gewoon het normale programma gevaren en afgesproken dat we in week 4 op dezelfde manier werken.

Week 4 (23 t/m 27 jan)

Met twee schippers gewerkt en overtochten afrekenen. Bij een bezoek van een medewerker van AH Vrij is afgesproken dat buiten de spits wel een keer met één schipper gevaren mocht worden. Het ging hierbij om het onderzoeken of het varen met één schipper al een optie was. Er werd gewerkt naar één schipper op het pontje in week 5, kijken wat er voor problemen zijn.

Opleidingsplan

- De schipper - 8 en 13 feb cursus VCA basis (2 dagen geen tweede schipper en bekijken of er een andere tweede schipper mee moest)
- Beide schippers cursus vaarbewijs 1 zal starten op 14 feb 2012 (avondopleiding van 4 weken)

Evaluatie week 4, goed verlopen. Kijken of in week 5 na de spits alleen gevaren kan worden. Ondertussen is redelijk wat ervaring opgedaan. De schippers hadden intussen inzicht op welke vaste tijden er dezelfde boten langsvaren.

Week 5 (30 jan t/m 4 feb)

Met twee schippers opstarten en mogelijk na de spits alleen varen. Dinsdag 30 januari samen opgestart. Er waren die dag geen bijzondere weersomstandigheden, afgezien van de ochtendschemer. Na enkele overtochten gedaan te hebben gingen de twee schippers koffiezetten. Er kwamen nieuwe passagiers en de schipper ging weer terug naar het pontje om de overtocht te maken. In deze overtocht gebeurde het incident.

Samengevat

In het voortraject is dagelijks aandacht geschonken aan het werk, veiligheid (weersomstandigheden) en bijzondere afwijkende werkomstandigheden. Daarbij heeft A.H. Vrij, vooral gelet op de specifieke situatie, besloten om de eerste maanden met twee schippers te varen en daarmee wel degelijk aandacht gegeven aan de inwerkperiode. Tevens was het opleidingsplan opgesteld en in gang gezet.

Het opleidingsplan voor de schipper was in gang gezet. Om het ontbreken van zijn diploma's op te vangen is vanaf 9 januari met twee schippers gewerkt. De tweede schipper had een verlopen vaarbewijs en een geldig VCA basis diploma. Daarbij is in het voortraject ook alle aandacht gegeven aan het opdoen van ervaring. Instructie én ervaring zijn cruciaal voor de veiligheid.

Bovenstaande zaken uit het voortraject en de inwerkperiode zijn summier weergegeven en nauwelijks terug te vinden in het rapport. De schippers hadden inmiddels meer dan vier weken gevaren. Uiteraard waren zij nog niet volleerd, maar zij hadden ondertussen ervaring opgedaan met de werksituatie.

Ongelukkige samenloop van omstandigheden hebben een grote bijdrage gehad aan dit incident. Beide schippers hebben elkaar niet gezien, signalen zijn niet gegeven.

Verwerking Onderzoeksraad

De tekst in het rapport is deels aangepast. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper, de instructies die aan de schipper zijn gegeven en het toezicht dat door de gemeente is gehouden. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd.

AH Vrij

Schipper van de Reinod 15 gaf aan dat hij de Keereweer niet kon zien en de schipper van de Keereweer gaf aan dat hij de Reinod 15 niet had gezien.

In het rapport geeft u aan dat de schemering hier een grote rol in speelde, maar er waren ook nog een aantal andere aspecten die een rol speelden zoals:

- De stadlichten en de verlichting van het verkeer overtreffen het licht van het scheepsverkeer.
- De schittering van het maanlicht en andere lichten versterken de weerspiegeling van het water.
- De zwarte boeg van het vrachtschip in de duisternis was niet opvallend.
- Het vrachtschip was ver uit het water. De witte rand van de boeg was hierdoor vanaf het kleine pontje niet/nauwelijks zichtbaar.

In de conclusie komen deze aspecten niet terug.

Naar mijn mening kan aan de zichtbaarheid van de boten een en ander verbeterd worden. De voorgeschreven verlichting die een boot moet voeren is zeer minimaal en de boeg van een vrachtschip is zwart.

Verwerking Onderzoeksraad

De schipper van de Reinod 15 heeft de toplichten van de veerpont op ruime afstand gezien. De kleur van de boeg en de hoogte van de witte rand zijn naar de mening van de Raad hier niet relevant. De witte rand kan niet effectief worden gebruikt om overige scheepvaart op afstand te herkennen of onderscheiden. Het herkennen en onderscheiden van overige scheepvaart tijdens donkere omstandigheden gebeurt aan de hand van de gevoerde navigatieverlichting. De schipper van de veerpont heeft verklaard dat hij niet bekend was met de navigatieverlichting van de overige scheepvaart op het kanaal. Hij is niet opgeleid in het herkennen of onderscheiden van schepen. Gegeven het feit dat de exploitant de zichtbaarheid van de overige scheepvaart hier benadrukt, bevreemdt het de Raad dat de exploitant de schipper niet bekend heeft gemaakt met de navigatieverlichting van de overige scheepvaart op het kanaal. Een eerste stap in het herkennen en onderscheiden van overige scheepvaart is namelijk het bekend zijn met navigatieverlichting.

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
Algemeen	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Onze reactie is tamelijk uitgebreid. De reden hiervan is dat wij waarde hechten aan een rapport, waarin niet alleen alle feiten boven tafel komen, maar ook alle oorzaken zijn onderzocht. U zult zien dat onze opmerkingen betrekking hebben op een aantal terugkerende onderwerpen. Wellicht ten overvloede merken wij op dat wij met ons commentaar constructief willen bijdragen aan een gedegen rapport.</p> <p>We constateren dat het concept-rapport nu nog niet compleet is. Ons inziens laat de titel ('aanvaring veerpont Keereweer op het Rijn-Schiekanaal te Rijswijk') goed zien waar het conceptrapport over gaat: de veerpont Keereweer (en de gemeente / exploitant). Bij de onderhavige aanvaring zijn echter twee vaartuigen betrokken. In de huidige versie wordt nauwelijks ingegaan op de rol en het handelen van het andere vaartuig. Hierdoor is het conceptrapport nog niet volledig en ontstaat ons inziens een eenzijdig beeld.</p> <p>Wij willen daarom graag hier alvast in samenvattende vorm de volgende zaken onder uw aandacht brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de rol van de ervaren 2e schipper als begeleider wordt niet meegenomen. Deze bekwame schipper begeleidde permanent de onervaren 1e schipper. Wij zijn van mening dat van een onbekwame bemanning derhalve geen sprake is; • in onze ogen is de toedracht van de aanvaring niet volledig onderzocht. Wij zijn van mening dat een scherpere analyse van de toedracht de basis van het rapport had moeten zijn alsmede de grondslag voor de conclusies en de aanbevelingen. Ondanks het op het eerste oog beperkte aantal gegevens, moet de exacte toedracht afdoende bepaald kunnen worden; • de gemeente heeft ten aanzien van veiligheidseisen aan techniek en bemanning meer gedaan dan wettelijk verplicht is; • wij vragen ons af of de rol van de Provincie voldoende is belicht in het rapport, temeer de OVV de Provincie verantwoordelijk stelt voor de veiligheid op het vaarwater. Heeft de Provincie als vergunningsverstrekker haar taken correct uitgevoerd? Zo staan er onduidelijke borden en heeft de Provincie de veerpont niet als veerpont aangewezen; • de OVV constateert terecht dat er nauwelijks wetgeving met betrekking tot kleinere veerponten is, maar in het rapport wordt niet ingegaan op de voor de hand liggende vraag 'waarom ontbreekt er wetgeving?'; • wij zijn van mening dat er over de conclusies van de OVV verwarring kan ontstaan. Zo stelt de OVV dat er in de 'aanbestedingsprocedure [...] geen veiligheidseisen zijn opgenomen', terwijl wij toch duidelijk hebben gemaakt dat er twee veiligheidseisen (vaarbewijs en vca) gesteld zijn. In andere gevallen worden zaken als 'onvoldoende' bestempeld, terwijl niet duidelijk wordt gemaakt wat 'voldoende' is. <p>Gelet op het bovenstaande willen wij u dringend verzoeken om op deze genoemde punten en al onze andere opmerkingen in te gaan, en ze mee te wegen in het door u op te stellen eindrapport.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De titel van het rapport is aangepast. De Raad behandelt de overige door de gemeente genoemde punten verderop in de reactie.</p>
Algemeen	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Waarom wordt de exploitant nergens bij naam genoemd? In andere stukken van de OVV wordt iedere partij bij naam vermeld. Het ligt dan ook voor handen om te spreken van de 'exploitant AH Vrij' in plaats van de 'exploitant'.</p> <p>Gelieve dit toe te passen in heel het rapport.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De exploitant is in het rapport enkele keren bij naam genoemd, net als de overige betrokken partijen. Met de term exploitant is voldoende duidelijk welke partij het betreft. Gezien het doel van het onderzoek is het niet relevant om partijen doorlopend bij naam te noemen.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
1.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Hier worden twee onderzoeksvragen gesteld die in de conclusie van het onderzoeksrapport niet worden aangehaald en in de conclusie niet worden beantwoord. Wij verzoeken dat alsnog te doen. De huidige conclusies sluiten onvoldoende aan bij de gestelde onderzoeksvragen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De onderzoeksvragen geven richting aan het onderzoek. De beantwoording is als volgt in hoofdstuk 4 Conclusies opgenomen. De beantwoording van de eerste onderzoeksvraag komt terug in de conclusies over de factoren die aan het voorval hebben bijgedragen. De beantwoording van de tweede onderzoeksvraag komt terug in de overige conclusies.</p>
1.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> In de eerste onderzoeksvraag richt de OVV zich op de 'betrokken partijen'. Wie zijn deze betrokken partijen? Deze term wordt niet in de onderzoeksvraag gedefinieerd. Daarmee is onduidelijk of alleen de overheid en de exploitant worden bedoeld, of ook de wetgever, de vaarwegbeheerder, de toezichthouder, de binnenvaart, de schipper en de passagiers.</p> <p>De in de tweede vraag gehanteerde scope is te smal en niet in lijn met de conclusies in het rapport. Immers in de conclusies worden bv. de toezichthouder, de eigenaar van het vaarwater en wetgevers benoemd. Dit houdt in dat er geen aanbevelingen kunnen worden gedaan aan andere partijen dan opdrachtgevers en exploitanten.</p> <p>Nu in de eerste vraag wordt verwezen naar 'betrokken partijen', rijst vervolgens de vraag waarom bij de tweede vraag niet in algemene zin naar de 'betrokken partijen' wordt verwezen en specifiek alleen 'opdrachtgevers en exploitanten' worden genoemd. Bij uitstek op deze plaats zou een vermelding van overige betrokken partijen, zoals de wetgever of het bevoegd gezag, mogen worden verwacht.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Een overzicht van betrokken partijen is opgenomen in bijlage 4. Er wordt onderscheid gemaakt tussen direct en indirect betrokken partijen. Ongeacht wetgeving is de Raad van mening dat de eerste verantwoordelijkheid voor veiligheid ligt bij de opdrachtgever - in casu de gemeente - en opdrachtnemer - in casu de exploitant. De Raad kan ook aanbevelingen doen aan andere partijen dan opdrachtgevers en exploitanten.</p>
2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Waaruit blijkt dat het exploiteren van veerdiensten overwegend een zaak is van Provincies en gemeenten? Waaruit blijkt dat deze partijen in toenemende mate hiervoor marktpartijen inzetten? Graag de bron vermelden.</p> <p>Voorts toe te voegen: "Het exploiteren van veerdiensten als de onderhavige valt niet onder de reikwijdte van het begrip "openbaar vervoer" als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000. Gelet hierop kan worden geconcludeerd dat de exploitatie plaatsvindt niet op grond van een wettelijke verplichting, maar op vrijwillige basis."</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De bronvermelding is in een voetnoot toegevoegd. De juridische toevoeging is niet overgenomen. Het is voor het onderzoek niet van belang of de exploitatie op grond van een wettelijke verplichting of op vrijwillige basis plaatsvond.</p>

2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De toedracht wordt niet visueel onderbouwd. Het verhaal is hierdoor niet duidelijk. In andere rapporten van de OVV wordt dit wel gedaan, en blijkt dit een kwaliteitsverbetering in de analyse. Graag een tekening toevoegen van de locatie, een tekening van 'enkele minuten voor de aanvaring' (het moment dat de Reinod 15 voor het eerst de veerpont ziet), een tekening vlak voor de aanvaring (het moment waarop de Reinod 15 de motor in achteruit zet), en een tekening van de aanvaring waarop te zien is waar de 2 vaartuigen elkaar raken. Hierbij dienen tijdstippen en vaarsnelheden benoemd te worden (de gegevens uit de AIS-transponder kunnen hiervoor gebruikt worden), zodat duidelijk wordt welke handeling(-en) de directe oorzaak van de aanvaring zijn.</p> <p>Op de tekeningen kan de kijkrichting van de 1e schipper van de veerpont worden aangegeven en tevens de positie van de zon. Deze gegevens ontbreken. Ook ontbreken de verklaringen van getuigen. Deze moeten er zijn (bv. de opvarenden van de pont, de 2e schipper van de veerpont, de moeder van 1 van de opvarenden, toevallige passanten, etc.) en kunnen cruciale informatie aanleveren over de toedracht. Nu wordt alleen het verhaal verteld vanuit het oogpunt van de 1e schipper van de veerpont en de bemanning van de Reinod 15. In andere rapporten van de OVV worden getuigen wel meegenomen, waarom hier niet? Een beschouwing van de toedracht van de aanvaring kan niet compleet zijn zonder de verklaring van meerdere (onafhankelijke) getuigen. Resumerend verzoeken wij om duidelijke (schematische) tekeningen van de cruciale momenten vlak voor de aanvaring en de aanvaring zelf (inclusief tijdspad en vaarsnelheden) en informatie van getuigen toe te voegen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De Raad erkent dat duidelijke tekeningen van de cruciale momenten van toegevoegde waarde zouden zijn. Vanwege het ontbreken van gegevens omtrent de toedracht was het niet mogelijk om betrouwbare tekeningen toe te voegen. Op de veerpont zit geen registratieapparatuur. Op de Reinod 15 waren een elektronisch kaartsysteem en radar aanwezig, maar hieruit konden geen gegevens worden gehaald omdat ze niet ingeschakeld stonden ten tijde van het voorval. Van de AIS-transponder zijn twee signalen opgevangen in de tijd dat het schip zich in de buurt van de ongevallocatie bevond. Er zat drie minuten tussen beide signalen. Vanwege het grote tijdsinterval zijn de gegevens van de AIS-transponder van de Reinod 15 niet gebruikt in het onderzoek. Hierdoor waren geen gegevens bekend over de exacte positie, snelheid en koers (met tijdstippen) van beide vaartuigen. De toedracht is deels gebaseerd op verklaringen van getuigen. Aangezien sprake was van (burgerlijke) schemering heeft de (positie van de) zon geen rol gespeeld.</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De paragraaf 2.2.1 gaat over de toedracht van de aanvaring tussen de veerpont en de Reinod 15. Er wordt geschetst wat er is gebeurd, zonder dat geconstateerd wordt wat de toedracht van de aanvaring was. Het lijkt erop dat de schipper van de veerpont de Reinod 15 niet gezien heeft en dus niet goed heeft opgelet. De schipper van de Reinod 15 heeft geen geluidssignalen afgegeven om de schipper van de veerpont te waarschuwen, terwijl hij dit wel had moeten doen (BPR 4.02). Wie had er voorrang op grond van het Binnenvaartpolitiereglement? Graag toevoegen aan het einde van de paragraaf wat de toedracht was en hoe de wettelijke vaarregels door de veerpont en Reinod 15 zijn gehanteerd.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Paragraaf 2.2.1 Toedracht beschrijft de feitelijke toedracht van het ongeval. De vaarregels staan vermeld in paragraaf 2.2.6 Ongevallocatie en in bijlage 7.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Hier ontbreken een vermelding van de vaarsnelheid en de toegestane vaarsnelheid. Er wordt nergens geconstateerd of er te hard is gevaren door de Reinod 15 of niet. Kunnen de gegevens uit de AIS-transponder uitsluitend over geven? Graag deze informatie toevoegen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Van de AIS-transponder zijn twee signalen opgevangen in de tijd dat het schip zich in de buurt van de ongevallocatie bevond. Er zat drie minuten tussen beide signalen. Vanwege het grote tijdsinterval zijn de gegevens van de AIS-transponder van de Reinod 15 niet gebruikt in het onderzoek. De snelheid van de Reinod 15 is gebaseerd op verklaringen. Het onderzoek heeft niet kunnen vaststellen of te hard is gevaren door de Reinod 15. Op basis van de verklaringen van betrokkenen en getuigen is geen aanleiding te veronderstellen dat de Reinod 15 te hard heeft gevaren.</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Hier wordt geconstateerd dat de Reinod 15 in het midden voer. Het in het midden varen van de Reinod 15 wordt bestempeld als 'gebruikelijk' door de OVV. Waarom?</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Dit staat reeds vermeld in een voetnoot: "Ten behoeve van het vaargedrag van een schip en brandstofbesparing is het niet ongebruikelijk dat op smalle of ondiepe vaarwateren in het midden van de vaarweg wordt gevaren." In de tekst heeft de Raad "gebruikelijk" vervangen voor "niet ongebruikelijk".</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Geconstateerd zou moeten worden dat het geven van een geluidssignaal wettelijk verplicht is. In dit kader kan worden verwezen naar artikel 4.02 lid 1 BPR, waarin is bepaald dat een groot schip, ter voorkoming van aanvaring, zo nodig de geluidssignalen moet geven, vermeld in bijlage 6. Tevens dient toegevoegd worden in deze alinea wat de voorrangregels zijn. Van een groot schip mag medewerking worden verlangd bij de oversteek van de veerpont.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De vaarregels staan vermeld in paragraaf 2.2.6 Ongevallocatie en in bijlage 7. In hoofdstuk 3 analyse wordt nader ingegaan op het geluidssignaal.</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> In deze alinea ontbreekt een beschouwing over de 2e schipper en zijn rol als begeleider. Tussen de exploitant en de gemeente was afgesproken dat er met 2 schippers gevaren zou worden. De 2e schipper was een ervaren schipper die de rol had van begeleider. Volgens onze informatie bevond de 2e schipper zich ten tijde van de aanvaring in het kantoortje, op korte afstand van de oversteekplaats. Deze informatie zou moeten worden toegevoegd te worden aan deze alinea (of paragraaf).</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Paragraaf 2.2.1 Toedracht beschrijft de feitelijke toedracht van het voorval. De tweede schipper was vanuit zijn positie in de nabijgelegen accommodatie op de wal niet in staat om de aanvaring te voorkomen. Elders in hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Volgens onze informatie is de 1e schipper van de veerpont na de aanvaring, naar de westelijke oever gevaren. Daarna heeft de 2e schipper het roer overgenomen. De 2e schipper heeft o.a. een politieagent overgezet van de westelijke naar de oostelijke oever. Daarna is o.a. één van de te water geraakte passagiers van de oostelijke naar de westelijke oever overgezet door de 2e schipper. De tekst dient te worden aangepast op deze informatie.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Op basis van camerabeelden die kort na het voorval zijn gemaakt is het volgende vastgesteld. De eerste schipper is na de aanvaring van de oostelijke naar de westelijke oever gevaren. Daarna zijn een passagier met fiets en de tweede schipper aan boord genomen en heeft de eerste schipper deze naar de oostelijke oever gevaren. Vervolgens heeft de tweede schipper het roer overgenomen.</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Toevoegen dat de exploitant de gemeente heeft gemeld dat hij daags na de aanvaring de te water geraakte personen schadeloos heeft gesteld.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Deze informatie is niet relevant voor het onderzoek en daarom niet opgenomen in het rapport.</p>
2.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>In deze paragraaf wordt ten onrechte niet ingegaan op de 2e schipper en zijn rol als permanente begeleider. De twee schippers hebben vanaf het begin van de exploitatie samen gevaren. De tweede schipper was ervaren, had een vca-diploma maar geen vaarbewijs. Zijn rol in de exploitatie was het begeleiden van de eerste schipper en toezicht houden. Het is juist dat de eerste schipper geen vaarervaring had, maar hij was geen onbekende van de gemeente. Voordat hij begon als veerpontschipper was hij 1 ½ jaar gedetacheerd bij de gemeente vanuit DSW. Voorts heeft hij gewerkt als civiele techniek medewerker. Dit hield o.a. in dat hij met kranen en diverse machines gewerkt heeft. Tevens beschikte hij over een rijbewijs B. De kwaliteiten van de schipper waren bekend en zodoende is vertrouwen in hem gesteld als schipper door de gemeente. Door de gemeente is hij voor de taak als schipper bekwaam geacht. De informatie over de 2e schipper, zijn rol en de bekendheid van de 1e schipper bij de gemeente dient te worden opgenomen in de paragraaf.</p> <p>Tevens verwijzen wij naar het als bijlage 1 aangehechte document waarin minutieus wordt uiteengezet wanneer welke afspraken (begeleiding, opleidingstraject, etc.) zijn gemaakt tussen de gemeente en de exploitant in zake veiligheid. Deze informatie dient ook toegevoegd te worden om een compleet beeld te krijgen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De tekst in het rapport is deels aangepast. Elders in hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. De genoemde competenties van de eerste schipper (bekendheid met de gemeente, rijbewijs B) hebben geen relatie met het veilig varen met een veerpont en zijn niet relevant voor het varen als veerpontschipper. De tweede schipper bevond zich in de nabijgelegen accommodatie op de wal. Hij was niet op de veerpont aanwezig tijdens de aanvaring. Hij was overigens niet ervaren in het overzetten van passagiers en/of het varen met een veerpont. De informatie uit bijlage 1 is voor zover relevant verwerkt in het rapport.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De passage is incompleet. Er wordt niets gezegd over hoe de vorige pontbaas begonnen is, namelijk zonder papieren en zonder ervaring. Hier moet worden toegevoegd: 'De schipper startte in 1990 zonder ervaring, zonder enige theoretische kennis van varen, zonder vaarbewijs' en was nauwelijks ingewerkt. Een audio-opname van een interview met de vorige pontbaas, waaruit het bovenstaande blijkt, is toegevoegd als bijlage 2 in de vorm van een USB-stick.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De Onderzoeksraad heeft geen aanleiding gezien om onderzoek te verrichten naar de situatie met de vorige schipper.</p>
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Wat wordt hier met een voorval bedoeld? Een aanvaring, een bijna-aanvaring, of iets anders? De term 'voorval' dient te worden vervangen door een preciezere aanduiding, bijvoorbeeld door '(bijna-) aanvaringen'.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Onder een voorval wordt verstaan een (bijna-)incident dat heeft geleid of had kunnen leiden tot ongewenste gevolgen, zoals letsel of schade. Ter verduidelijking is een voetnoot toegevoegd in hoofdstuk 1.</p>
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Hier ontbreekt welke acties de gemeente heeft genomen naar aanleiding van de 2 klachten. Na elke melding is contact gezocht door de gemeente met de melders. De meldingen zijn vrijwel direct onder de aandacht gebracht van de exploitant. Er is nagegaan of er extra aanvullende maatregelen getroffen moesten worden en hoe de aansprakelijkheid geregeld was. In verband met de aanwezigheid van permanente begeleiding door de 2e schipper en het feit dat het leertraject was gestart heeft de gemeente geen noodzaak gezien om extra maatregelen te treffen. In dit verband wordt verwezen naar het als bijlage 1 overgelegde document. Verzocht wordt om deze informatie toe te voegen in de paragraaf.</p> <p>Op de aanwezigheid en de rol van de 2e schipper, die als begeleider van de 1e schipper fungeerde en wel over vaarervaring en een vca beschikte, wordt hier ten onrechte niet ingegaan. De 2e schipper inde het geld van de passanten, zodat de 1e schipper zich kon concentreren op het varen. Dit dient te worden verwerkt in het stuk.</p> <p>Dit stuk is onvolledig. De tussen de gemeente en de exploitant gemaakte afspraken met betrekking tot de begeleiding en het leertraject worden niet beschreven. Voorts wordt niet op de hiervoor beschreven 2e schipper en diens rol als begeleider ingegaan. Verwezen wordt naar een als bijlage 1 aangehecht document, waarop aan de hand van een tijdslijn is weergegeven op welk moment bepaalde afspraken zijn gemaakt. Gelieve deze te verwerken of over te nemen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De tekst is gedeeltelijk aangepast. De begeleiding door een tweede schipper is slechts effectief wanneer deze direct in staat is om in te grijpen. Gezien het feit dat de eerste schipper ook alleen voer, zoals ten tijde van het voorval, was dit niet het geval. Daarnaast was de tweede schipper niet ervaren in het overzetten van passagiers en/of varen met een veerpont. Er zijn geen afspraken gemaakt over de taakverdeling. De eerste schipper had ten tijde van het voorval nog geen van de opleidingen uit het opleidingsplan van de exploitant gevolgd.</p>

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Dit is feitelijk incorrect, de 1e schipper heeft 3 dagdelen (à anderhalf uur) gevaren met de vorige schipper. Daarna is er een week geoefend met de 2e schipper en monteur (ook een ervaren schipper). Gelieve dit zo aan te passen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Er bestaan tegenstrijdige verklaringen over de periode waarin de nieuwe schipper met de vorige schipper heeft meegevaren. Op basis van de verklaringen is minimaal één dagdeel van anderhalf uur meegevaren en maximaal drie dagdelen van anderhalf uur. Het bevreemdt de Raad dat hierover tegenstrijdige verklaringen bestaan en dat dit nergens is vastgelegd. De tekst in het rapport is conform bovenstaande aangepast. Belangrijker nog dan de tijdsduur waarin de nieuwe schipper heeft meegevaren met de vorige schipper, is dat niet op basis van criteria is beoordeeld of de schipper (voldoende) was toegerust om als schipper op de veerpont te varen.</p>
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De rol van de Provincie is hier onderbelicht. De Provincie is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid van de vaarweg, zoals de OVV terecht stelt. Toch heeft de Provincie geen enkele eisen gesteld aan de veerpont. Aan de 2 veerponten die wel door GS van Zuid-Holland zijn aangewezen als veerpont (Valkenburg en Teylingen, zie bijlage) worden geen aanvullende veiligheidseisen gesteld. Er wordt enkel verwezen naar het Binnenvaartpolitiereglement. Geconstateerd moet worden dat de Provincie geen strengere eisen ten aanzien van veiligheid stelt dan de regelgeving die van toepassing is.</p> <p>De overige 29 veerponten (niet 5, zie de bijlage van de brief van de Provincie in bijlage 1) in de Provincie zijn niet aangewezen als veerpont door de Provincie. De reden hiervoor is niet duidelijk, in het licht van het feit dat de Provincie verantwoordelijk is voor de veiligheid van de vaarweg. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de Provincie op 2 februari 2012 (dus na de aanvaring) een brief heeft gestuurd, waarin zij het initiatief neemt om het aanwijzingsbesluit te nemen. Later heeft de Provincie deze brief weer ingetrokken, om voor de Gemeente onduidelijke redenen. In hoofdstuk 3 Analyse wordt nader ingegaan op de rol van de provincie als vaarwegbeheerder.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De genoemde 29 veerponten zijn veerponten die vaarwateren in de provincie Zuid-Holland oversteken. Vijf van deze 29 veerponten zijn kleinere veerponten die provinciaal vaarwater oversteken. Bij deze vijf kleinere veerponten is de provincie Zuid-Holland vaarwegbeheerder, zoals ook in het rapport staat vermeld. In paragraaf 2.6 staan de acties na het voorval genoemd, waaronder het voornemen van de provincie om de veerpont aan te wijzen conform het BPR. Op 2 februari 2012 heeft een ambtenaar van de provincie een conceptbrief per email verzonden aan een medewerker van de gemeente. Tijdens het onderzoek is niet gebleken dat deze brief officieel aan de gemeente is gestuurd.</p>

2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Wij verzoeken u te om te onderzoeken wat de rol van de Provincie is geweest, waarbij de volgende vragen beantwoord dienen te worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waarom zijn op grond van het Binnenvaartpolitiereglement twee kleinere veerponten (Valkenburg (ZH) en Warmond) wèl aangewezen door de Provincie, maar veerpont Keereweer - en 28 vergelijkbare veerponten - niet? Licht hier enig beleid aan ten grondslag? 2. Waarom heeft de Provincie in de aanwijzingsbesluiten van de twee genoemde veerponten ten opzichte van het bepaalde in het BPR geen aanvullende veiligheidsvoorschriften opgenomen? 3. Waarom kondigde de Provincie pas kort na de aanvaring aan dat zij veerpont Keereweer alsnog wilde aanwijzen. Kan een aanvaring van belang zijn voor de vraag of een veerpont moet worden aangewezen? 4. Waarom werd deze aankondiging op verzoek van de gedeputeerde plotseling weer ingetrokken? <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De situatie van de andere veerponten in de provincie Zuid-Holland heeft niet bijgedragen aan het voorval in Rijswijk en is niet relevant voor het onderzoek. Het niet aanwijzen van de Keereweer door de provincie is niet van invloed geweest op de toedracht van het voorval.</p>
2.3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Op figuur 4 (en bijgevoegde foto's) is te zien dat borden zijn geplaatst door de Provincie. Deze waarschuwen voor een veerpont (E 4.1) als bedoeld in het BPR. Kennelijk verkeerde de Provincie in de veronderstelling dat sprake is van een aangewezen veerpont.</p> <p>Onder het bord E 4.1 zijn twee andere borden geplaatst, waar de ene verwijst naar 'VHF 18' en de andere naar een 'meldplicht IVS 90 BC Leidschendam'. Het VHF kanaal 18 is enkel bedoeld voor bruggen en sluisen. Toch wordt de suggestie gewekt dat de twee borden iets te maken hebben met de veerpont, door de positionering van borden onder het bord E 4.1. Een schipper die niet bekend is met de lokale situatie, kan concluderen dat de veerpont een marifoon heeft, wat tot ongewenste situaties kan leiden. Bij bijvoorbeeld de veerpont in Teylingen staat enkel het bord E 4.1 met een 2e bord '150 m' (zie de foto's). Geconstateerd moet worden dat de bebording niet klopt en voor verwarring kan zorgen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De aanwijzingsborden zijn inderdaad onterecht geplaatst omdat de veerpont niet is aangewezen door de vaarwegbeheerder (de provincie). Het bord met VHF18 betekent dat een uitluisterplicht geldt op blokkanaal VHF 18. Het tweede onderbord verwijst naar een meldplicht voor bepaalde schepen. De borden hebben niet bijgedragen aan de toedracht van het voorval. Overigens merkt de Raad op dat de schipper van de Reinod 15 op de hoogte was van de lokale situatie en wist dat de veerpont niet beschikte over een marifoon.</p>

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
2.4 en 3.2	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Art. 1.09 lid 1 van het BPR bepaalt dat een schip niet mag varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam persoon. Voor deze persoon geldt een aantal leeftijdseisen, waarvan de hoogste 18 jaar is (snelle motorboot). Er worden geen eisen gesteld aan ervaring. In art. 1.09 lid 3 BPR wordt ingegaan op fysieke beperkingen die het zicht en gehoor kunnen belemmeren.</p> <p>Op deze wijze wordt een veilige besturing van een schip geregeld. Als de schipper aan de leeftijdseisen voldoet, over de wettelijk voorgeschreven bewijzen beschikt en vrij zicht heeft en geluid kan horen, wordt de schipper voldoende bekwaam geacht. OVV besteedt hieraan geen aandacht.</p> <p>Een analyse van de rol van het ministerie (van Infrastructuur en Milieu) als beleidsmaker ontbreekt. Op het Ministerie lijkt onvoldoende aandacht te bestaan voor nut en noodzaak van landelijk beleid en wet- en regelgeving voor een veilig transport van verkeersdeelnemers via kleinere veerponten. Wij verzoeken u hieraan aandacht te besteden en in te gaan op de vraag waarom slechts zeer beperkte eisen (alleen vrij zicht) worden gesteld aan veerponten en de bemanning.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De eisen in wet- en regelgeving betreffen een minimaal niveau. Voldoen aan wet- en regelgeving biedt geen garantie voor veiligheid, maar is slechts een eerste stap om de veiligheid te borgen. De Raad verwacht van partijen dat zij naast het voldoen aan wet- en regelgeving zelf een risicobeoordeling maken, beheersmaatregelen nemen en toezicht (laten) houden om de veiligheid te borgen. Ongeacht wet- en regelgeving dient een schipper van een veerpont over een gepaste combinatie van kennis, kunde en ervaring te beschikken. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat, mede in het kader van deregulering, aan kleinere veerponten geen eisen zijn gesteld. De Onderzoeksraad heeft geen aanleiding gezien dit aspect nader te onderzoeken.</p>
2.5	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Waarom wordt de aanvaring op het Amsterdam-Rijnkanaal bij Breukelen niet genoemd? Had hier niet een leerzame parallel getrokken kunnen worden?</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De Onderzoeksraad heeft zich beperkt tot kleinere veerponten op niet-Rijksvaarwateren (het Amsterdam-Rijnkanaal is een Rijksvaarwater), zoals in paragraaf 1.3 Afbakening staat vermeld. De Raad sluit overigens niet uit dat de lessen uit dit onderzoek ook bruikbaar zijn voor opdrachtgevers en exploitanten van veerponten op Rijkswateren.</p>
2.6	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Dit is feitelijk incorrect. Er is nooit telefonisch advies geweest van de Provincie om de veerpont tot nader order uit de vaart te halen. De Provincie heeft op de dag van de aanvaring contact gezocht met de gemeente. De Provincie heeft meegedeeld dat ze het initiatief neemt om de veerpont aan te wijzen. Dit wordt bevestigd in een e-mail van 2 februari (met bijbehorende brief) die in het bezit is van de OVV. Op dezelfde dag heeft ze dit voornemen weer ingetrokken. Gelieve de passage aan te passen aan deze feiten.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De Onderzoeksraad stelt vast dat de verklaring van de gemeente verschilt met de verklaring van de provincie. De provincie heeft namelijk verklaard dat de provincie de gemeente direct na het voorval met de veerpont Keereweer telefonisch heeft geadviseerd om de veerpont tot nader order uit de vaart te halen. Deze tegenstrijdigheid is benoemd in het rapport.</p>

2.6	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt overgeslagen. Zij heeft op de dag van de aanvaring, 31 januari 2012, een vaarverbod afgekondigd. Dit vaarverbod werd op 1 februari 2012 alweer ingetrokken, omdat de ILT er ten onrechte vanuit was gegaan dat de veerpont certificaatplichtig was en er een vaarbewijsplicht zou gelden. Dit bleek bij nader onderzoek niet van toepassing te zijn. De ILT heeft geconstateerd dat de veerpont aan alle wettelijke eisen voldoet. Op 6 februari 2012 heeft de ILT dit schriftelijk aan de gemeente bevestigd. Voornoemde correspondentie is door de gemeente aan OVV overgelegd.</p> <p>Kan de ILT haar rol als toezichthouder op de naleving van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit wel waarmaken nu voor kleine veerponten geen vaarbewijs- en certificeringsplicht geldt?</p> <p>Wij verzoeken u om aandacht te besteden aan de positie van de ILT, de door de ILT naar aanleiding van het incident ondernomen acties en het ontbreken van een vaarbewijs- en certificeringsplicht voor kleine veerponten.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Het is correct dat ILT na de aanvaring een vaarverbod heeft afgekondigd voor de veerpont en het vaarverbod later weer heeft ingetrokken. De Raad beschikt niet over informatie dat ILT geconstateerd heeft dat de veerpont aan alle wettelijke eisen voldoet. De door de gemeente genoemde acties van ILT na het voorval zijn niet relevant voor het onderzoek. Het ontbreken van een vaarbewijs- en certificaatplicht voor kleinere veerponten komt in het rapport meerdere keren aan de orde.</p>
3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Een analyse ontbreekt van de vraag in hoeverre de schipper van de Reinod 15 (mede) schuld heeft aan het ongeval. Hoewel de Keereweer niet formeel is aangewezen als veerpont in de zin van het BPR, beschikt de Keereweer wel over de verplichte verlichting van een veerpont. Bovendien is de schipper langs het waarschuwbord gevaren dat duidt op een veerpont. Gelet hierop lag het in de rede dat de schipper van de Reinod 15 er rekening mee zou (moeten) houden dat hij op grond van het BPR medewerking zou moeten verlenen aan de veerpont (art. 6.23 BPR). Dat de Keereweer niet als veerpont was aangewezen, was immers niet zonder meer duidelijk voor de Reinod 15.</p> <p>Voorts bepaalt art. 4.05 lid 4 BPR dat een groot schip ter voorkoming van een aanvaring zo nodig geluidssignalen moet geven. De schipper van de Reinod 15 heeft verklaard dat hiervoor de tijd te kort was. In dat verband wordt erop gewezen dat ingevolge art. 6.30 BPR een varend schip een snelheid moet aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van zicht, aan de aanwezigheid en bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden. Indien de schipper onvoldoende tijd had om een geluidssignaal af te geven, zou moeten worden onderzocht of hij niet in strijd met art. 6.30 BPR te snel voer.</p> <p>Tenslotte ontbreekt de analyse dat de schipper kennelijk wel de tijd had om de motor in de achteruit te zetten, zodat getwijfeld kan worden of hij onvoldoende tijd zou hebben gehad om een geluidssignaal af te geven.</p> <p>Aan bovengenoemde punten is ten onrechte geen aandacht besteed.</p> <p>Hoeveel tijd zat er tussen deze actie en de aanvaring? Dit moet te bepalen zijn, immers de Reinod 15 voer tijdens de aanvaring 6 km/h. Hoe snel voer de Reinod 15 toen de veerpont voor het eerst gezien werd? Ze was leeg, dus waarschijnlijk zal de gevaren snelheid de kruissnelheid van de Reinod 15 zijn. Is deze informatie terug te vinden op het scheepscertificaat, of bekend bij de bouwer? Tevens kan aan de hand van de gegevens de AIS-transponders van de Reinod 15 de gemiddelde snelheid bepaald worden tussen de tijdstippen 7.47 en 7.50 op 31 januari 2012.</p>

Aannemelijk gemaakt kan worden dat de Reinod 15 de maximum toegestane snelheid gevaren heeft: 12 km/h. De Reinod 15 is dan van 12 km/h naar 6 km/h afgeremd. Hoe lang doet ze hierover? Bekend moet zijn wat de stopweg en stoptijd is van de Reinod 15. Is dit ongeveer 30 seconden? Stel dat om de snelheid terug te brengen van 12 km/h naar 6 km/h, de helft van deze tijd nodig is 15 seconden. Indien het geluidssignaal gegeven was, is dit de tijd waarin de 1e schipper van de veerpont had kunnen reageren. 15 seconden is meer dan voldoende tijd om de aanvaring te voorkomen voor de 1e schipper, aangezien de oversteektijd ongeveer 30 – 40 seconden is.

Verder moet uit de analyse van de raakpunten van de vaartuigen blijken hoeveel tijd er extra nodig was om de aanvaring te voorkomen. Het lijkt er op dat de Reinod 15 de veerpont 'net' geraakt heeft en had een seconde al het verschil gemaakt tussen een aanvaring en een bijna-aanvaring.

Niet alleen gaf de schipper van de Reinod 15 geen geluidssignaal, ook verleende hij geen medewerking aan de veerpont. Hij voldoet hier niet aan een tweetal wettelijke verplichtingen. Hieraan wordt in het onderzoek geen aandacht besteed. Wij verzoeken u dit alsnog te doen. Tevens moet gemotiveerd worden of de schipper van Reinod 15 enige blaam treft en of de OVV hem als bekwaam beschouwd.

Verwerking Onderzoeksraad

Onderzoeken van de Raad hebben als doel lering te trekken uit voorvallen om daarmee toekomstige voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken. De Raad spreekt niet over schuld of blaam.

Zoals in het rapport staat weergegeven, mag een veerpont conform BPR artikel 6.23 lid 2 bij vertrek, keren of oversteken medewerking verlangen van een groot schip. Uit de toelichting van dit artikel blijkt dat de schipper van de pont behoort te beoordelen of de overige vaart aan die manoeuvre medewerking kan verlenen zonder dat deze koers of snelheid plotseling en in sterke mate moet wijzigen. De schipper van de Reinod 15 heeft de motor in de achteruit gezet. Er was voor de schipper van de Reinod 15 tot aan het moment dat de veerpont begon over te steken geen aanleiding om, gegeven de omstandigheden, een snelheid aan te houden lager dan 6 km/uur.

Het is niet mogelijk vast te stellen hoeveel tijd extra nodig was om een aanvaring te voorkomen. De tijd tussen het in de achteruit zetten van de hoofdmotor van de Reinod 15 en het moment van de aanvaring kan niet worden vastgesteld. Zoals eerder opgemerkt en ook in het rapport staat vermeld, zijn de gegevens van de AIS-transponder van de Reinod 15 niet gebruikt in het onderzoek vanwege het grote tijdsinterval. De snelheid van de Reinod 15 is gebaseerd op verklaringen. De Reinod 15 voer circa 6 km/uur voordat de motor in de achteruit werd gezet. De snelheid ten tijde van het contact met de veerpont is onbekend.

Het is juist dat de schipper van de Reinod 15 geen geluidssignaal heeft gegeven. Omdat de tijd tussen het in de achteruit zetten van de motor en de aanvaring onbekend is, kon niet worden vastgesteld of de schipper voldoende tijd had om een geluidssignaal te geven.

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
3.1 en 4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Hier wordt de directe oorzaak niet toegelicht. Wat is nu de oorzaak van de aanvaring? Uit de conclusie kan indirect worden afgeleid dat de 1e schipper van de veerpont de aanvaring heeft veroorzaakt, omdat in de conclusie gesteld wordt dat hij onbekwaam is. Het OVV lijkt de lijn te volgen dat de 1e schipper van de veerpont niet heeft opgelet, een aanvaring heeft veroorzaakt en dus onbekwaam is. Een motivering of beschrijving van dit standpunt ontbreekt echter. Gelieve de directe oorzaak te beschrijven en de constatering te onderbouwen dat de 1e schipper van de veerpont onbekwaam was.</p> <p>Hier ontbreekt de directe toedracht. Zonder een analyse van de toedracht kunnen geen verdere conclusies worden getrokken. Over de rol en het handelen (niet geven van een wettelijk verplicht geluidssignaal) van de schipper van de Reinod 15 wordt heen gestapt door de OVV. Welke schipper heeft er directe schuld? Waarom wordt niet vermeld dat de 1e schipper werd begeleid door een ervaren 2e schipper?</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Omdat de Onderzoeksraad zich richt op de risicobeheersing is de toedracht van het voorval wel beschreven, maar wordt in de analyse niet nader ingegaan op de directe oorzaken ervan. De toedracht van het voorval staat beschreven in paragraaf 2.2 Het voorval. De schipper van de Keereweer beschikte niet over kennis, kunde en ervaring als veerpontbestuurder en was niet voldoende toegerust voor het varen met de veerpont. Onderzoeken van de Raad hebben als doel lering te trekken uit voorvallen om daarmee toekomstige voorvallen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken. De Raad spreekt niet over schuld. De begeleiding door een tweede schipper is slechts effectief wanneer deze direct in staat is om in te grijpen. Gezien het feit dat de eerste schipper ook alleen voer, zoals ten tijde van het voorval, was dit niet het geval. Daarnaast was de tweede schipper niet ervaren in het overzetten van passagiers en/of het varen met een veerpont.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Er wordt niet ingegaan op de vraag waarom de schipper van de veerpont de Reinod 15 niet heeft gezien.</p> <p>In dat kader wordt geen aandacht besteed aan schemering, de meteorologische situatie en de heersende windrichting ten tijde van de aanvaring in combinatie met de verlichting op de Reinod 15.</p> <p>Was de Reinod 15 slecht zichtbaar vanuit de veerpont? Wat is de rol geweest van verlichting van de Reinod 15? Voer ze de juiste verlichting en werkte deze ook? Verklaart een defecte lamp of niet afdoende verlichting de aanvaring het feit dat de 1e schipper van de veerpont de Reinod 15 over het hoofd heeft gezien? Heeft de schemering een rol gespeeld?</p> <p>Voorts wordt niet ingegaan op de vraag of de schipper van de veerpont het schip kon horen, gelet op het feit dat de wind met een behoorlijke kracht uit een tegenovergestelde richting dan de Reinod 15 kwam.</p> <p>Wij verzoeken u om aan bovengenoemde punten aandacht te besteden.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Uit het onderzoek is gebleken dat de verlichting van de Reinod 15 aanstond en werkte ten tijde van het voorval. Zoals in het rapport is beschreven, was het zicht 7,0 km en was sprake van burgerlijke schemering, waarbij voorwerpen goed herkenbaar zijn en zich scherp aftekenen tegen de hemel (bij afwezigheid van verlichting). De schipper van de Keereweer was echter niet bekend met de navigatieverlichting van de overige scheepvaart op het kanaal. Uit het onderzoek bleek dat hij niet was opgeleid in het herkennen of onderscheiden van schepen. De schipper van de Keereweer heeft de Reinod 15 tot aan de aanvaring niet gehoord. Wel is hij kort voor de aanvaring gewaarschuwd door een passagier.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Hier ontbreekt dat er maatregelen getroffen zijn om de veiligheid te borgen: permanente begeleiding door een ervaren schipper, opleidingstraject, etc. Gelet hierop kan niet (of in elk geval: niet zonder meer) geconcludeerd worden dat de veiligheid niet geborgd was.</p> <p>Kan deze conclusie getrokken worden na een analyse van de rol en handelingen van de schipper van de Reinod 15, de meteorologische omstandigheden (in combinatie met de verlichting) en de getroffen maatregelen van de exploitant en gemeente?</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De tekst in het rapport is deels aangepast. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper, de instructies die aan de schipper zijn gegeven en het toezicht dat door de gemeente is gehouden. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd. Weliswaar zijn veiligheidsmaatregelen getroffen, maar deze maatregelen waren ontoereikend. De conclusie is als volgt aangepast: "De gemeente en de exploitant hebben aandacht besteed aan het inwerken van de nieuwe schipper, maar deze aandacht was te weinig gericht op hetgeen een schipper moet kunnen om een veerpont veilig te besturen en welke inwerktermijn en praktijktraining hiervoor nodig is."</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Zoals hiervoor is aangegeven is geen sprake van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000. Het gaat hier om een vrijwillige dienstverlening door de gemeente. Voorts rijst de vraag waarom de gemeente deze zorgplicht heeft. Waaruit vloeit die zorgplicht voort? Welk wettelijk of normatief kader wordt daarvoor gehanteerd? Waarom rust de zorgplicht (uitsluitend) op de gemeente en niet op de exploitant.</p> <p>Op grond waarvan is de opdrachtgever verplicht de veiligheidsrisico's in kaart moeten brengen nu geen sprake is van openbaar vervoer als bedoeld in de zin van de Wet personenvervoer 2000? Welk wettelijk of normatief kader wordt voor deze stelling gehanteerd? Waarom rust deze verplichting niet (mede) op de exploitant? Op grond van art. 7:401 Burgerlijk Wetboek rust een zorgplicht op de opdrachtnemer.</p> <p>Uit welk wettelijk voorschrift volgt deze stelling? Op grond van de wet (art. 7:401 Burgerlijk Wetboek) vloeit juist een zorgplicht van de opdrachtnemer voort.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Ongeacht wettelijke voorschriften of normatief kader, blijft elke opdrachtgever ook zelf verantwoordelijk om waarborgen in te bouwen voor een veilige exploitatie. Verantwoordelijkheid voor veiligheid houdt namelijk niet op bij het voldoen aan wet- en regelgeving, maar verplicht alle betrokken partijen tot het verrichten van die inspanning die men in zijn macht heeft om de veiligheid te bevorderen. Van een opdrachtgever verwacht de Raad dat deze een risico-inventarisatie maakt en kaders stelt om de risico's zoveel te beheersen als redelijkerwijs mogelijk is. Bij opdrachtgeverschap hoort ook een toezichtfunctie op het uitvoeren van die opdracht volgens de daarbij vastgestelde kaders. Dit is een in het maatschappelijk verkeer algemeen geldend uitgangspunt. Bij deze vorm van toezicht hoort dat de opdrachtgever de opdrachtnemer aanspreekt wanneer blijkt dat de gestelde kaders niet in acht worden genomen. Uiteraard is ook de exploitant verantwoordelijk om de veiligheid zoveel mogelijk te bevorderen als redelijkerwijs mogelijk is.</p>

3.1 en 4

Gemeente Rijswijk

De gemeente heeft wel degelijk een aantal veiligheidsrisico's in kaart gebracht door na te gaan welke wettelijke verplichtingen golden. Deze waren er niet. Navraag is gedaan bij ervaren partijen om te bezien welke veiligheidseisen redelijk zijn, namelijk bij een exploitant van 14 voet –en autoveren en een branchevereniging. Ook is gekeken op internet naar vergelijkbare situaties (zie blz 22 regel 28-29). Daaruit is geconcludeerd dat om veiligheidsredenen een klein vaarbewijs een eis zou moeten zijn. Deze eis en de aanvullende eis van het vca-diploma zijn vervolgens door de Gemeente meegenomen. De vraag rijst waarom deze eisen niet als "passende beheersmaatregelen" zouden kunnen worden aangemerkt. Bovendien geeft OVV niet aan welke beheersmaatregelen wel passend zijn.

We verzoeken de conclusie aan te passen op de hiervoor aangeleverde opmerkingen. Gesteld kan worden dat de gemeente en exploitant bepaalde veiligheidsrisico's in kaart hebben gebracht en een aantal beheersmaatregelen is getroffen. Met het stellen van eisen ging de gemeente verder dan de wet vereist.

De veiligheidsrisico's zijn wel in kaart gebracht. Wij verwijzen daarvoor naar onze eerdere opmerkingen. Gesteld kan worden dat de gemeente en exploitant de veiligheidsrisico's in kaart hebben gebracht en een aantal beheersmaatregelen hebben getroffen (begeleiding door een ervaren 2e schipper, leertraject). Deze gingen verder dan waartoe de gemeente (en de exploitant) wettelijk verplicht waren.

Verwerking Onderzoeksraad

De tekst in het rapport is deels aangepast. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper, de instructies die aan de schipper zijn gegeven en het toezicht dat door de gemeente is gehouden. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd.

Het nagaan welke wettelijke verplichtingen gelden en het contact met andere partijen geeft aan dat de gemeente zich georiënteerd heeft. Dit is echter iets anders dan het in kaart brengen en beoordelen van veiligheidsrisico's. De genoemde beheersmaatregelen zijn alleen gericht op de kennis van de schipper, niet op zijn kunde en ervaring. Ook zijn geen beheersmaatregelen genomen voor de uitvoering van de exploitatie. Het is de taak van de opdrachtgever om tot passende beheersmaatregelen te komen.

3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>In de eerste zin wordt gesteld dat de OVV van mening is dat de bekwaamheid van de schipper niet geborgd is door het hebben van een vca-diploma en vaarbewijs. Volgens deze redenering is bij iedere beginnend schipper (met het hebben van de wettelijk verplichte theoretische kennis) niet geborgd dat deze bekwaam is. Klopt deze stelling? Volgens ons kan niet gesteld worden dat bekwaamheid niet wordt geborgd door enkel het hebben van diploma's. Wel kan gesteld worden dat de bekwaamheid in de ogen van het OVV niet voldoende wordt geborgd.</p> <p>Wij zijn het met OVV eens dat bij bekwaamheid ook praktijkervaring een rol speelt. Het was bekend bij de gemeente dat de 1e schipper dit niet had, en daarom is er een ervaren 2e schipper als begeleider bij gezet.</p> <p>De genoemde inwerktermijn is niet correct. De schipper heeft 3 dagdelen (à anderhalf uur) met de ervaren schipper (de vorige pontbaas) meegevaren en er is gedurende een week geoefend door de 1e schipper met 2 verschillende ervaren schippers. De stelling dat dit niet toereikend is om voldoende bekwaamheid op te doen kan de OVV nog steeds innemen.</p> <p>Wij verzoeken OVV de stellingname in de eerste zin van de alinea aan te passen en de feiten met betrekking tot het inwerktraject aan te passen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Een schipper van een veerpont dient voor zijn taken te zijn toegerust en te beschikken over een gepaste combinatie van kennis, kunde en ervaring. Een schipper die niet beschikt over ervaring is niet per definitie onbekwaam. Een gebrek aan ervaring kan mogelijk gecompenseerd worden door een ruime mate van kennis en kunde. Een gebrek aan ervaring kan daarnaast gecompenseerd worden door begeleiding van een ter zake kundige, ervaren begeleider, die direct in staat is om in te grijpen. Een schipper die slechts beschikt over theoretische kennis is in de ogen van de Raad (nog) niet voldoende toegerust om zelfstandig als veerpontschipper te varen. Voor de Raad is het hierbij een wezenlijk punt dat het gaat om het vervoer van personen. De Raad neemt met instemming kennis dat de gemeente ook belang hecht aan praktijkervaring. Over de inwerktermijn bestaan tegenstrijdige verklaringen; de Raad heeft de tekst op dit punt aangepast.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>OVV zou hier ook moeten constateren wat er wel geregeld is: permanente begeleiding, toezicht, diploma's, etc. Op basis hiervan zou een evenwichtige beoordeling kunnen worden gemaakt van de vraag welke beheersmaatregelen wenselijk en noodzakelijk zijn.</p> <p>Hier ontbreekt het feit dat er op de veerpont permanent een begeleider aanwezig was: de 2e schipper.</p> <p>Tevens dient er toegevoegd te worden dat er in de periode tussen 9 januari 2012 en 31 januari 2012 door verschillende personen van de gemeente toezicht gehouden is. Onaangekondigd en steekproefsgewijs is ten minste 10 keer in voornoemde periode iemand van de gemeente bij de veerpont langsgedaan. De gemeente heeft geconstateerd dat er telkens met 2 man gevaren werd. Bij geen van deze tien bezoeken heeft de gemeente bijzonderheden geconstateerd. Gelieve de permanente begeleiding en het toezicht van de gemeente op te nemen in deze alinea.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De tekst in het rapport is deels aangepast. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de afspraken die de exploitant en gemeente hebben gemaakt en uitgevoerd in het kader van de opleiding en begeleiding van de schipper, de instructies die aan de schipper zijn gegeven en het toezicht dat door de gemeente is gehouden. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd.</p> <p>De opmerking dat de genoemde zaken geregeld zijn bevreedt de Raad. Er was geen sprake van permanente begeleiding. De schipper voer ook alleen, zoals tijdens de aanvaring het geval was. Daarnaast beschikte de schipper niet over diploma's. De gemeente geeft verderop in haar reactie aan dat "in de periode tussen 9 januari 2012 en 31 januari 2012 door verschillende personen van de gemeente toezicht gehouden is.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
	<p>Onaangekondigd en steekproefsgewijs is ten minste 10 keer in voornoemde periode iemand van de gemeente bij de veerpont langsgedaan. (...) Bij geen van deze tien bezoeken heeft de gemeente bijzonderheden geconstateerd." Deze reactie verschilt overigens met de eerdere verklaring van de gemeente aan de Onderzoeksraad, waarin is aangegeven dat een aantal keren per jaar bij de veerpont werd langsgedaan in het kader van toezicht. Daarnaast heeft de Raad geconstateerd dat de eerste schipper niet in het bezit was van een vaarbewijs en heeft de Raad diverse gebreken aan de veerpont opgemerkt. Naast enkele constructieve wijzigingen bleken de reddingsboeien niet aan boord en was de brandblusser niet op druk en niet voorzien van een keuringssticker. Hieruit valt op te maken dat, ongeacht het aantal keren dat iemand van de gemeente is langsgedaan bij de veerpont, het toezicht niet was gericht op het voldoen aan eisen die de gemeente zelf eerder had gesteld.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Bij aanvang van de exploitatie zijn door de gemeente de volgende mondelinge instructies gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij twijfel over veilig kunnen varen als gevolg van het weer of falende techniek, moest de schipper contact opnemen met de beheerder. De schipper moest daarbij zijn gezonde verstand gebruiken. • De schipper moest voorrang geven aan elk ander passerend vaartuig. <p>Verwezen wordt naar bijlage 1.</p> <p>De gemeente heeft wel degelijk nadere eisen gesteld in de vorm van instructies (zie hiervoor).</p> <p>De eerste verantwoordelijkheid ligt bij de schippers. Deze melden slechte weeromstandigheden of falende techniek aan de gemeente en in samenspraak wordt er dan een besluit genomen. In deze passage moet worden vermeld dat een besluit tot niet varen als gevolg van weersomstandigheden of falende techniek genomen wordt door de gemeente en exploitant.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De tekst in het rapport is deels aangepast. In hoofdstuk 2 is nader ingegaan op de instructies die aan de schipper zijn gegeven. De genoemde aspecten worden ook behandeld in de analyse in hoofdstuk 3. Het commentaar verschilt op onderdelen van andere informatie die in het onderzoek naar voren is gebracht. In die gevallen waar het commentaar verschilt met andere informatie is dit in het rapport benoemd.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Dit element wordt geregeld in de vca-opleiding en diploma. VCA staat voor VGM (Veiligheid, Gezondheid en Milieu) Checklist Aannemers en kan het beste omschreven worden als een gestructureerde, objectieve beoordeling en certificering van Veiligheidsbeheerssystemen. Het is bedoeld om mensen veiliger te laten werken en het aantal ongevallen te verminderen. In 1994 begonnen binnen de (petro)chemie is VCA nu uitgegroeid als een algemeen geaccepteerd zorgsysteem. Het VCA-systeem (het zogenaamde certificatieschema) voldoet aan de eisen die in Europese normen zijn vastgelegd.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De opmerking van de gemeente is niet tegenstrijdig aan de tekst in het rapport. De schipper was niet bekend met de veiligheidsmiddelen aan boord. Hij was niet getraind in het gebruik van een brandblusser of reddingsboeien. De inhoud van de basis cursus VCA bevat geen praktijktraining met veiligheidsmiddelen. Daarnaast had de schipper de cursus VCA nog niet gevolgd. Er zijn geen veiligheidsoefeningen gehouden met de schipper. Ook zijn tussen de gemeente en exploitant geen afspraken gemaakt over het houden van veiligheidsoefeningen.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Hier wordt gesteld dat bekwaamheid niet kon worden opgedaan. Er wordt hier bedoeld ervaring. Bij deze conclusie ontbreekt de analyse dat hoewel een vaarbewijs niet wettelijk verplicht is, de gemeente de eis wel als een contractuele verplichting heeft opgelegd aan exploitant AH Vrij. De conclusie kan alleen worden getrokken ten aanzien van de 1e schipper. De conclusie moet worden aangevuld, dat de bekwaamheid werd geborgd door het plaatsten van een 2e schipper die de bekwaamheid wel had.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De opmerking klopt dat, hoewel een vaarbewijs niet wettelijk verplicht is, de gemeente de eis wel als een contractuele verplichting heeft opgelegd aan de exploitant. Zoals de gemeente zelf ook aangeeft klopt de conclusie ten aanzien van de eerste schipper. De begeleiding door een tweede schipper is slechts effectief wanneer deze direct in staat is om in te grijpen. Gezien het feit dat de eerste schipper ook alleen voer, zoals ten tijde van het voorval, was dit niet het geval. Daarnaast was de tweede schipper niet ervaren in het overzetten van passagiers en/of het varen met een veerpont.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Deze conclusie klopt op basis van voorgaande opmerkingen niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • er zijn eisen (vaarbewijs en vca) aan de schipper gesteld ten aanzien van veiligheid; • in het contract zijn deze eisen bekrachtigd; • er zijn wel (mondelijke) afspraken gemaakt tussen de gemeente en de exploitant over hoe te handelen bij weersomstandigheden en falende techniek. <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De eerste twee punten van de gemeente zijn niet in strijd met de conclusie. In de tekst is "afspraken" vervangen door "schriftelijke afspraken".</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>In de twee aanwijzingen aan (Valkenburg en Teylingen) heeft de Provincie geen veiligheidseisen gesteld, behoudens een verwijzing naar het BPR. Zelf stelt de Provincie geen veiligheidseisen. Ondanks het feit dat de Provincie veerpont Keereweer niet als veerpont in de zin van het BPR heeft aangewezen, heeft de Provincie wel langs het kanaal borden (inclusief een verwijzing naar een marifoonkanaal) geplaatst, als zou sprake zijn van een aangewezen veerpont.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De Raad neemt kennis van deze reactie. In het rapport heeft de Raad geconstateerd dat de provincie en gemeente niet hebben geborgd dat de veerpont als zodanig is aangewezen. De provincie heeft na de aanvaring aangegeven dat zij voornemens is om de Keereweer alsnog aan te wijzen als veerpont in de zin van het BPR. De opmerking geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het rapport.</p>

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
3.1 en 4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>Er wordt hier gesuggereerd dat alle aanbestedingseisen niet zijn nageleefd, terwijl het hier gaat om één specifieke aanbestedingseis, namelijk met betrekking tot het vaarbewijs. De exploitant heeft hiertoe echter in overleg met de gemeente besloten. Voor de volledigheid dient dit te worden toegevoegd.</p> <p>Deze conclusie is te absoluut geformuleerd. Er is uitsluitend niet voldaan aan maximaal twee aanbestedingseisen (vaarbewijs en vca). Daarnaast zijn er aanvullende afspraken (permanente begeleiding met een ervaren 2e schipper, inwerktraject, opleidingstraject, etc.) gemaakt tussen de gemeente en de exploitant, met betrekking tot deze twee aanbestedingseisen.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De opmerking dat de exploitant in overleg met de gemeente heeft besloten deze eis niet na te leven is strijdig met de verklaring van de exploitant. De laatste heeft verklaard dat geen overleg heeft plaatsgevonden maar dat hij zich bewust niet aan de aanbestedingseis ten aanzien van het vaarbewijs heeft gehouden omdat hij eerst wilde bezien of het besturen van de veerpont de schipper zou bevallen.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>De conclusies dienen te worden aangepast op alle feiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'niet gecontroleerd' = 'op 16 januari geconstateerd'; • 'aan de aanbestedingseisen' = 'aan de aanbestedingseisen ten aanzien van het vaarbewijs en vca'; • 'geen toezicht' = in dit verband past de term toezicht niet, hoogstens kan gesproken worden van een toetsing van de aanbestedingseisen bij de aanvang; • 'geen actie ondernomen' = 'de reeds voor de start van de exploitatie gemaakte afspraken gehandhaafd'. • 'niet gehouden aan de aanbestedingseisen'. = 'in samenspraak met de gemeente niet gehouden aan de aanbestedingseisen, zijnde het vaarbewijs en vca.' <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>Zie de eerdere reacties van de Onderzoeksraad op deze punten.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i></p> <p>In de offerte van de Keerweer is te zien dat de 'overkapping' is opgenomen (wegneembaar houten stuurkapje, voorzien van 3 ramen. De offerte is in het bezit van de OVV. Zowel de kap als de spiegel zijn door de bouwer na oplevering er op gezet.</p> <p>In de eerste zin wordt gesproken over 'wijzigingen', maar er is maar sprake van 1 wijziging, namelijk het stalen kettinkje. Over het weghalen is de gemeente niet geïnformeerd, echter over het weer terug hangen van het stalen kettinkje door de nieuwe exploitant wel. De nieuwe exploitant stelde bij de aanvang van de exploitatie voor om deze op te hangen, waarmee de gemeente heeft ingestemd.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i></p> <p>De opmerking is juist dat de overkapping is geplaatst door de bouwer. De tekst is hierop aangepast. De spiegel is niet geplaatst door de bouwer maar door de vorige schipper. De opmerking dat de gemeente is geïnformeerd over het weer terug hangen van het stalen kettinkje is tegenstrijdig aan een eerdere verklaring van de gemeente. De gemeente heeft in een interview verklaard dat de exploitant de gemeente niet heeft geïnformeerd over deze wijziging.</p>

Para- graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
3.1 en Bijlage 3	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Volgens onze informatie is de reddingsboei op de boot gebruikt bij de reddingsactie. De andere reddingsboei hing aan de oostzijde en is niet gebruikt. Zie hiervoor de bijgevoegde foto.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Uit technisch onderzoek is gebleken dat de Keereweer geen reddingsboeien aan boord had. De opmerking is juist dat een reddingsboei aanwezig was op de oostelijke oever en niet is gebruikt.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> De conclusies dienen te worden aangepast aan de eerder genoemde feiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'niet geborgd' = wel geborgd (onaangekondigd en steekproefsgewijs). Dit neemt uiteraard niet weg dat het de OVV vrij staat om een mening uit te spreken over de wijze van borging; • 'diverse aanpassingen ... en gebreken' = er is sprake van 1 aanpassing (de ketting die door de vorige exploitant is weggehaald, hetgeen in dit onderzoek irrelevant is, want deze is weer teruggeplaatst) en 1 gebrek (een defecte brandblusser). <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Zie de eerdere reacties van de Onderzoeksraad op deze punten.</p>
3.1	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Bij wie ligt de plicht om ervoor te zorgen dat een veerpont moet worden aangewezen als een veerpont? Constateert de OVV dat er onduidelijke regelgeving over is?</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De vaarwegbeheerder, in casu de provincie, is bevoegd om een veerpont als zodanig aan te wijzen. Een eigenaar van een veerpont, in casu de gemeente, kan een verzoek doen bij de vaarwegbeheerder om een veerpont aan te laten wijzen. Met betrekking tot de Keereweer is beide niet gebeurd.</p>
4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Uit de opbouw van dit hoofdstuk kan geconcludeerd worden dat een aantal conclusies uit hoofdstuk 3 (die in de rode vakken) worden gekopieerd. Op elke conclusie is in hoofdstuk 3 commentaar geleverd. Het betoog dient te worden aangepast aan de eerdere opmerkingen van de Gemeente. In de volgende opmerkingen worden enkele zaken herhaald.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De formulering van enkele conclusies is aangepast. Voor de conclusies die niet zijn aangepast staat eerder in deze tabel de argumentatie van de Raad vermeld.</p>
4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Deze conclusie is te kort door de bocht. De borging van bekwame bestuurders heeft wel degelijk plaats gevonden: de permanente begeleiding door een ervaren 2e schipper, het inwerktraject, opleidingstraject, etc. Daarnaast is er intensief toezicht gehouden en is er serieus met meldingen omgegaan.</p> <p>Op de rol en handelingen van de schipper van de Reinod 15 en de meteorologische omstandigheden (in combinatie met de verlichting) wordt niet ingegaan door de OVV.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Zie de eerdere reacties van de Onderzoeksraad op deze punten.</p>

Para-graaf	Commentaar + reactie Onderzoeksraad
4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> De conclusies dienen te worden aangepast op alle feiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'niet gecontroleerd' = 'op 16 januari 2012 geconstateerd'; • 'aan de aanbestedingseisen' = 'aan de aanbestedingseisen ten aanzien van het vaarbewijs en vca'; • 'niet geborgd dat toezicht' = er is in 3 weken tijd 10 keer gecontroleerd, onaangekondigd, waarbij geen bijzonderheden zijn geconstateerd; • 'geconstateerde overtreding' = 'niet naleven van aan een eis' • 'geen actie ondernomen' = 'de reeds voor de start van de exploitatie gemaakte afspraken gehandhaafd'. <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Zie de eerdere reacties van de Onderzoeksraad op deze punten.</p>
4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Conclusies die hier ontbreken zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de gestelde eisen aan de bemanning van de veerpont gaan verder dan wettelijk verplicht zijn; • de gemeente heeft bij de bouw verzekerd dat de veerpont voldeed aan meer dan de wettelijke eisen, door een vrijwillige keuring door de ILT; • de schipper van de Reinod 15 heeft ondanks de aanwezigheid van een verkeersbord en de aanwezigheid van de vereiste verlichting op veerpont Keerweer geen medewerking verleend aan de veerpont; <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De conclusies die de Raad noemt in hoofdstuk 4 Conclusies betreffen de belangrijkste conclusies van het onderzoek; voor een overzicht van alle conclusies wordt verwezen naar hoofdstuk 3 Analyse. De derde conclusie die de gemeente hier noemt is overigens niet juist; zie ook de eerdere reactie van de Onderzoeksraad op dit punt.</p>
4	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Gemist wordt de analyse dat hier slechts sprake is van een concept van een niet-bindende leidraad, terwijl een wettelijke regeling meer gewenst is.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> De opmerking is juist dat sprake is van een concept van een niet-bindende leidraad. De Raad acht het van belang dat betrokken partijen zelf de zorg op zich nemen voor de vereiste veiligheidswaarborgen. Wettelijke regels zijn hiervoor niet per sé noodzakelijk. Het gaat er om voorwaarden te scheppen voor verantwoordelijk handelen, in dit geval voorwaarden die waarborgen dat het overzetten van passagiers veilig gebeurt. Voor een opdrachtgever is voldoen aan wet- en regelgeving dus slechts een mogelijk uitgangspunt om een dienst op een veilige manier uit te (laten) voeren. De Raad verwacht van een opdrachtgever echter vooral dat hij – ongeacht of er wel of geen wet- en regelgeving van toepassing is – zelf een aantal stappen zet om de veiligheid te borgen. Op hoofdlijnen komt het neer op het in kaart brengen van de risico's, het nemen van beheersmaatregelen om deze risico's zo goed als mogelijk te beperken, en het zorgen voor toezicht om te waarborgen dat de opdracht op een veilige manier wordt uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat er behoefte is aan informatie en kennis die betrokken partijen helpt bij de afweging waar een kleinere veerpont en de bemanning minimaal aan moeten voldoen om personen veilig te kunnen vervoeren. De concept richtlijn voor kleinere veerponten besteedt aandacht aan de risico's en kan dienen als hulpmiddel om een juiste afweging te maken.</p>
5	<p><i>Gemeente Rijswijk</i> Ontbreekt, hier kan geen commentaar op worden geleverd.</p> <p><i>Verwerking Onderzoeksraad</i> Hoofdstuk 5 Aanbevelingen wordt niet opgenomen in inzagerapporten van de Raad.</p>

Bijlage 7

Gemeente Rijswijk

Hier ontbreekt een weergave van de regels voor een groot schip ten aanzien van de verlichting die een dergelijk schip dient te voeren en de voorrangsregels die voor een dergelijk schip gelden. Evenmin wordt aandacht besteed aan de verplichting van een groot schip om een geluidssignaal af te geven in geval van nood. Nu wordt enkel de veerpont (klein schip) beschouwd. Gelieve ook enige aandacht te besteden aan de regelgeving die op grote schepen van toepassing is.

Bij de aanvaring waren 2 schepen betrokken een veerpont (of klein schip) en een groot schip. Desalniettemin wordt er in dit hoofdstuk alleen gekeken naar de veerpont en het kleine schip en niet naar het grote schip. Wederom het verzoek om ook aan het grote schip aandacht te besteden.

Verwerking Onderzoeksraad

De regels ten aanzien van de verlichting van een groot schip zijn toegevoegd in de bijlage. De voorrangsregels die van toepassing zijn op het voorval, namelijk BPR artikel 6.23 en BPR artikel 6.14, en de regels ten aanzien van het geven van een geluidssignaal, namelijk BPR artikel 4.02, zijn reeds opgenomen in de bijlage.