



## **Veiligheidsplan uitvoeringsfase veldonderzoek project Beeldkwaliteit oevers van RWS WNZ**

**14 april 2022**

**Kenmerk** R003-1282652DVW-V02-Veiligheidsrapport

## Verantwoording

|                        |                                                                                         |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Titel</b>           | Veiligheidsplan uitvoeringsfase veldonderzoek project Beeldkwaliteit oevers van RWS WNZ |
| <b>Opdrachtgever</b>   | Rijkswaterstaat                                                                         |
| <b>Projectleider</b>   |        |
| <b>Auteur(s)</b>       |        |
| <b>Projectnummer</b>   | 1285491                                                                                 |
| <b>Aantal pagina's</b> | 1282652                                                                                 |
| <b>Datum</b>           | 14 april 2022                                                                           |
|                        | 14 april 2022                                                                           |

Het kwaliteitsmanagementsysteem is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming, noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Geen aansprakelijkheid wordt aanvaardt voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door geleverde document.

## Colofon

TAUW bv  
Handelskade 37  
Postbus 133  
7400 AC Deventer  
T +31 57 06 99 91 1  
E [info.deventer@tauw.com](mailto:info.deventer@tauw.com)

## Inhoud

|                           |                                                                            |    |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1                         | Inleiding .....                                                            | 5  |
| 1.1                       | Algemene beschrijving .....                                                | 5  |
| 1.2                       | Aanleiding .....                                                           | 6  |
| 2                         | Projectgegevens.....                                                       | 6  |
| 2.1                       | Beschrijving van de werkzaamheden.....                                     | 6  |
| 2.2                       | Planning en uitvoeringsgegevens .....                                      | 6  |
| 2.3                       | Integraal veiligheidsdomeinen.....                                         | 6  |
| 2.4                       | Namen en adressen van betrokken partijen .....                             | 7  |
| J. Abrahamse Service..... |                                                                            | 7  |
| 3                         | Coördinatie en organisatie.....                                            | 7  |
| 3.1                       | Taken en verantwoordelijkheden projectleider RWS .....                     | 7  |
| 3.2                       | Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator namens RWS .....            | 7  |
| 3.3                       | Taken en verantwoordelijkheden projectleider TAUW .....                    | 8  |
| 3.4                       | Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator uitvoeringsfase .....       | 8  |
| 3.5                       | Taken en verantwoordelijkheden varend personeel .....                      | 8  |
| 3.5.1                     | Schipper .....                                                             | 8  |
| 3.5.2                     | Inspecteur .....                                                           | 9  |
| 3.5.3                     | Assistent inspecteur .....                                                 | 9  |
| 3.6                       | Melden en registreren .....                                                | 9  |
| 4                         | Risico inventarisatie en Evaluatie.....                                    | 10 |
| 4.1                       | Inleiding.....                                                             | 10 |
| 4.2                       | Risico's als gevolg van doorgaande exploitatie (art 2.28 lid b) .....      | 10 |
| 4.3                       | Bouwkundige, technische en organisatorische keuzes (art. 2.28 lid f) ..... | 10 |
| 5                         | Integraal veiligheidsdomeinen.....                                         | 10 |
| 5.1                       | Arbeidsveiligheid .....                                                    | 10 |
| 5.1.1                     | Vorbereiding.....                                                          | 10 |
| 5.1.2                     | Specifieke maatregelen.....                                                | 11 |
| 5.1.3                     | Veiligheidsinstructie Coronavirus COVID-19 .....                           | 11 |
| 5.1.4                     | Veilig werken op het water .....                                           | 11 |
| 5.1.5                     | Laatste Minuut Risico Analyse .....                                        | 11 |
| 5.2                       | Nautische veiligheid .....                                                 | 12 |

|       |                                                          |    |
|-------|----------------------------------------------------------|----|
| 5.2.1 | Aanmelden werkzaamheden.....                             | 12 |
| 5.2.2 | Communicatie Marifoon .....                              | 12 |
| 5.2.3 | Keuring schip .....                                      | 12 |
| 5.2.4 | Wetten.....                                              | 12 |
| 5.2.5 | Richtlijnen.....                                         | 13 |
| 5.3   | Sociale veiligheid .....                                 | 13 |
| 5.4   | Brandveiligheid.....                                     | 13 |
| 5.5   | Hulpverlening .....                                      | 13 |
| 5.5.1 | Noodscenario's .....                                     | 13 |
| 5.5.2 | BHV-ers.....                                             | 14 |
| 5.5.3 | HbR, RWS en Veiligheidsregio .....                       | 14 |
| 5.5.4 | Melden incidenten door naar opdrachtgever.....           | 14 |
| 5.5.5 | Melden bij RWS: .....                                    | 14 |
| 5.5.6 | SOS formulier RWS scheepvaartongevallenregistratie ..... | 15 |
| 5.5.7 | Melden bij HbR.....                                      | 15 |
| 6     | Te gebruiken vaartuig.....                               | 15 |
| 6.1   | Foto's vaartuig.....                                     | 15 |
| 6.2   | Specificaties vaartuig .....                             | 16 |

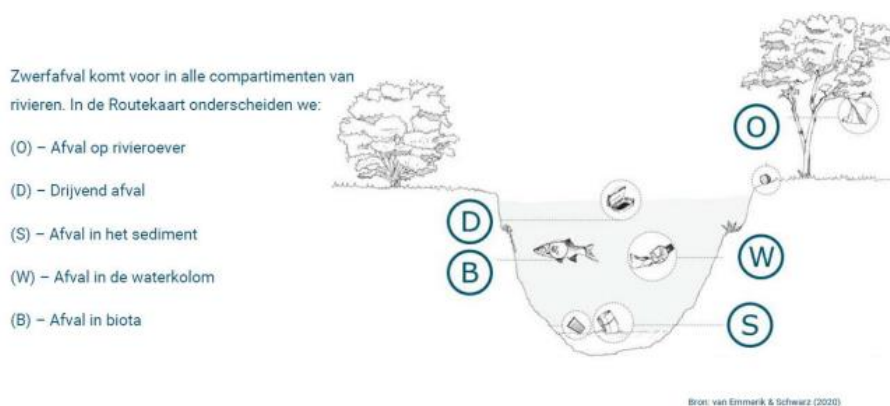
## 1 Inleiding

### 1.1 Algemene beschrijving

Zwerfafval is een wereldwijd groeiend milieuprobleem en vormt een bedreiging voor het milieu en de gezondheid van mens en dier. In de laatste jaren is de maatschappelijke aandacht voor zwerfafval in het milieu enorm gegroeid. Langs de rivieren zijn diverse initiatieven gestart voor het opruimen, afvangen, in kaart brengen en aanpakken van zwerfafval.

Monitoring speelt een cruciale rol in de aanpak van het maatschappelijke en economische probleem van rivierafval. Het kan bijdragen om een beeld te vormen over de omvang van het probleem, helpen vervuilingsbronnen te identificeren, inzicht te krijgen hoe afvalbeheer optimaal kan worden uitgevoerd en dienen ter evaluatie van de effectiviteit van geïmplementeerde maatregelen ter voorkoming van verontreiniging.

Zwerfafval komt voor in alle compartimenten van de rivieren zoals te zien is in onderstaande figuur.



Figuur 1.1 Zwerfafval in verschillende compartimenten van de rivier

Dit V&G-plan richt zich op de uitvoering van het veldonderzoek ten behoeve van het in kaart brengen van de beeldkwaliteit van zwerfafval op de rivieroever van de Rijkswateren en beschrijft de risico's en maatregelen die worden voorzien voor uitvoering van deze opdracht.

Het doel van dit V&G-plan is het informeren van alle betrokken personen, werkgevers en instanties over de mogelijke risico's voor veiligheid en gezondheid als gevolg van de uitvoering van het veldonderzoek. Daarnaast worden middels dit V&G-plan de betrokken personen, werkgevers en instanties geïnformeerd over de te nemen maatregelen ten behoeve van de veiligheid en gezondheid van de uitvoerenden.

Onderliggend V&G-plan uitvoeringsfase is door TAUW opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (RWS WVL).

## 1.2 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van dit V&G-plan uitvoeringsfase zijn de uit te voeren werkzaamheden op het water, in het kader van de beeldmonitoring langs diverse oevers van Rijkswateren in de regio WNZ.

# 2 Projectgegevens

## 2.1 Beschrijving van de werkzaamheden

De uitvoering van de monitoring vindt plaats door het visueel inspecteren van de oevers van de Rijkswateren behorende bij het RWS district West Nederland Zuid (WNZ) vanaf een schip. De methode die wordt gebruikt om de oever te classificeren op kwaliteit (mate vervuiling) is geïnspireerd op de CROW methodiek, hierbij wordt tot maximaal 20 meter uit de oever gevaren op een snelheid van ongeveer 10 km/uur.

## 2.2 Planning en uitvoeringsgegevens

Het voornemen is om in het voorjaar van 2022 te starten met de methodeverbetering voor monitoring waarbij een aantal aanpassingen ten opzichte van het huidige protocol zullen worden getest. Nadat een definitief monitoringsprotocol is opgesteld en goedgekeurd vanuit RWS wordt in april 2022 gestart met de een vervolg onderzoek pilot.

## 2.3 Integraal veiligheidsdomeinen

Rijkswaterstaat hanteert 13 veiligheidsdomeinen op basis waarvan diverse soorten veiligheid worden beoordeeld en veiligheidsmaatregelen worden beschreven. Voor de werkzaamheden zijn de volgende aangekruiste veiligheidsdomeinen relevant. Deze worden elders in dit veiligheidsplan toegelicht:

- |                                                                         |                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Arbeidsveiligheid (altijd relevant) | <input type="checkbox"/> Elektrische veiligheid        |
| <input type="checkbox"/> Verkeersveiligheid                             | <input type="checkbox"/> Tunnelveiligheid              |
| <input checked="" type="checkbox"/> Nautische veiligheid                | <input type="checkbox"/> Constructieve veiligheid      |
| <input type="checkbox"/> Veiligheid tegen overstromen                   | <input checked="" type="checkbox"/> Sociale veiligheid |
| <input type="checkbox"/> Externe veiligheid                             | <input type="checkbox"/> Brandveiligheid               |
| <input checked="" type="checkbox"/> Machineveiligheid                   | <input type="checkbox"/> Integrale beveiliging         |
|                                                                         | <input checked="" type="checkbox"/> hulpverlening      |

## 2.4 Namen en adressen van betrokken partijen

De volgende partijen zijn betrokken bij de uitvoering van de werkzaamheden.

Tabel 2.1 Betrokken partijen

| Rol                                | Partij                    | Contactpersoon   | mailadres | Telefoonnummer |
|------------------------------------|---------------------------|------------------|-----------|----------------|
| Projectleider OG                   | Rijkswaterstaat           |                  |           |                |
| V&G-coördinator namens RWS         | Rijkswaterstaat           |                  |           |                |
| Projectleider ON                   | TAUW                      |                  |           |                |
| V&G coördinator uitvoeringsfase    | TAUW                      |                  |           |                |
| Opsteller V&G-plan uitvoeringsfase | TAUW                      |                  |           |                |
| Uitvoerende partij (onderaannemer) | Heijdra milieu service bv |                  |           |                |
| Schipper                           | J. Abrahamse Service      | Nader te bepalen |           |                |

Binnen de aanpak zal worden samengewerkt met Heijdra Milieu service die ook het vaartuig en de schipper verzorgen.

## 3 Coördinatie en organisatie

### 3.1 Taken en verantwoordelijkheden projectleider RWS

Taken en verantwoordelijkheden van de projectleider:

- Zorgen dat veiligheid wordt meegenomen als onderwerp tijdens overleggen;
- Zorgen dat een veiligheidsplan door de opdrachtnemer wordt opgesteld;
- Zorgen dat het veiligheidsplan intern (RWS) wordt gedeeld met stakeholders zodat derden worden geïnformeerd over de werkzaamheden;
- Draagt zorg dat veiligheidsplan wordt goedgekeurd voorafgaand aan de werkzaamheden.

### 3.2 Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator namens RWS

Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator namens RWS:

- Toetsen van het veiligheidsplan opgesteld door opdrachtnemer en daarmee toetsen vergewisplicht namens RWS;
- Advies geven over de kwaliteit van het veiligheidsplan aan de projectleider RWS;
- Eventueel verzorgen van locatie bezoek / werkplek inspectie;
- Onderhouden van contact met de opdrachtnemer over stand van zaken;
- Tijdens de werkzaamheden aanspreekpunt voor de projectleider ten aanzien van veiligheid;
- Aanspreekpunt in geval van incidenten / ongevallen.

### 3.3 Taken en verantwoordelijkheden projectleider TAUW

Taken en verantwoordelijkheden van de projectleider:

- Zorgen dat veiligheid wordt meegenomen als onderwerp tijdens overleggen;
- Zorgen dat een veiligheidsplan wordt opgesteld en goedgekeurd door RWS;
- Zorgen dat de beschreven maatregelen worden getroffen en instructie wordt gegeven aan alle derden die voor de werkzaamheden worden ingehuurd;
- Zorgen dat de veiligheidsinstructie en dit veiligheidsplan up to date zijn, worden gedeeld met de betrokken partijen en worden aangepast indien daar aanleiding toe is; bijvoorbeeld na een incident of ongeval;
- Zorg dragen dat onveilige situaties en ongevallen met de opdrachtgever worden gedeeld.

Tijdens de werkzaamheden is de projectleider het aanspreekpunt voor de collega's en onderaannemers en eerste verantwoordelijke voor veiligheid op het project

### 3.4 Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator uitvoeringsfase

Taken en verantwoordelijkheden V&G-coördinator uitvoeringsfase veldonderzoeken:

- Zorgen dat alle (onder)aannemers dit veiligheidsplan ontvangen en zich conformeren aan het V&G-plan;
- Verzorgen van instructies ten aanzien van het veilig uitvoeren van de werkzaamheden;
- Eventueel verzorgen van locatie bezoek / werkplek inspectie;
- Onderhouden van contact met de projectleider TAUW en de onderaannemers indien nodig;
- Melden en registreren van onveilige situaties, ongevallen en bijna ongevallen bij de projectleiders. Verzorgen van ongevalsanalyse en verzorgen van rapportage in de voortgangsrapportage;
- Melden van ernstige ongevallen aan de Nederlandse Arbeidsinspectie.

### 3.5 Taken en verantwoordelijkheden varende personeel

#### 3.5.1 Schipper

- Geeft leiding aan de bemanning en ben is verantwoordelijk voor het hele reilen en zeilen op het schip;
- Voert de navigatie;
- Zorgt voor de veiligheid van de opvarenden en voor het veiligheidsmanagementsysteem van het schip;
- Bevoegd om het werk tijdelijk te onderbreken of stil te leggen indien er onveilige of gevaarlijke situaties zijn;
- Verantwoordelijk voor het onderhoud van het schip (onderhoudsmanagement);
- Verantwoordelijk voor het laden en lossen van de lading;
- De schipper is in het bezit van Basic Safety, Dienstboekje, groot vaarbewijs (2) marifoonpatent en radar-diploma, BHV;
- Begeleid medewerkers bij van en aan boord stappen.

### 3.5.2 Inspecteur

- Voert de varende inspectie uit;
- Verantwoordelijk voor de geleverde kwaliteit van eigen werk en het geleverde werk van de assistent en het afleveren van het werk binnen de gestelde termijnen;
- Volgt de instructies uit van de schipper en is verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van de werkzaamheden;
- Is in bezit van VCA basis;

### 3.5.3 Assistent inspecteur

- Assisteert de inspecteur;
- Is in bezit van VCA basis.

## 3.6 Melden en registreren

Tijdens de werkzaamheden kunnen onveilige situaties, bijna-ongevallen, ongevallen met of zonder letsel of calamiteiten voorkomen. Het is belangrijk om hier op een goede en zorgvuldige manier mee om te gaan. Wanneer tijdens de werkzaamheden een onveilige situatie ontstaat of dreigt te ontstaan, wordt hier door de medewerkers direct actie op ondernomen, desnoods door te stoppen met het werk totdat de situatie weer veilig is. Een instructie ten aanzien van de Bedrijfshulpverlening is opgenomen in hoofdstuk 5.4.

Onveilige situaties, ongevallen, bijna-ongevallen en calamiteiten die plaatsvinden tijdens het veldwerk, worden centraal geregistreerd bij de V&G-coördinator uitvoeringsfase. Meldingen worden via het meldsysteem van TAUW (TASQ) door de V&G-coördinator verwerkt. TAUW draagt zorg voor de verdere registratie.

In geval van een onveilige situatie of incident bericht de projectleider van TAUW zo spoedig mogelijk:

- De V&G-coördinator uitvoeringsfase [REDACTED];
- De projectleider van RWS, [REDACTED];
- De V&G coördinator namens RWS, [REDACTED];
- De direct leidinggevende van de betrokken personen van de onderaannemer.

In overleg met Rijkswaterstaat worden meldingen van onveilige situaties periodiek in BULK (registratiemeldsysteem, RWS) verwerkt. Daarnaast worden onveilige situaties en incidenten door de opdrachtnemer vermeld in de voortgangsrapportage aan de opdrachtgever.

## 4 Risico inventarisatie en Evaluatie

### 4.1 Inleiding

De Risico Inventarisatie en Evaluatie is opgenomen in bijlage 1. Deze inventarisatie is opgesteld overeenkomstig artikel 2.28 lid b van het Arbeidsomstandighedenbesluit. De RI&E beschrijft de risico's en voorgestelde maatregelen voor de uit te voeren werkzaamheden. Verder is in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de risico's ten aanzien van doorgaande exploitatie en zijn enkele relevante BTO (Bouwkundige, Technische en Organisatorische) keuzes opgenomen.

### 4.2 Risico's als gevolg van doorgaande exploitatie (art 2.28 lid b)

De volgende specifieke aspecten ten aanzien van doorgaande exploitatie en omgevingsrisico's zijn geïnventariseerd:

- Tijdens de monitoring wordt op Rijkswateren gevaren, waarbij rekening moet worden gehouden met recreatievaart en beroepsvaart;
- Tijdens de monitoring wordt bij voorkeur dicht op de oever gevaren, wat maakt dat veel gemanooeuvreed moet worden;
- De waterstand bepaalt tijdens de monitoring hoe dicht op de oever gevaren kan worden;
- Voorafgaand aan de monitoring wordt een vaarplan gemaakt en met RWS gedeeld. Ook wordt vooraf de opstapplek (opstap-steiger) bepaald;
- Locaties waar werkzaamheden aan de oever plaats vinden worden vooraf door RWS gemeld.

### 4.3 Bouwkundige, technische en organisatorische keuzes (art. 2.28 lid f)

De volgende bouwkundige, technische en organisatorische keuzes zijn gemaakt:

- Werkzaamheden worden alleen vanaf het water uitgevoerd;
- De werkzaamheden worden alleen bij daglicht uitgevoerd;
- Werkzaamheden worden niet uitgevoerd bij hoog water en (extreme) weercondities (bijvoorbeeld harde wind of risico onderkoeling/oververhitting);
- Voor de monitoring wordt een professionele schipper gebruikt;
- Voor de monitoring wordt geen gebruik gemaakt van vrijwilligers.

## 5 Integraal veiligheidsdomeinen

### 5.1 Arbeidsveiligheid

#### 5.1.1 Voorbereiding

Voorafgaand aan de monitoring wordt een vaarplan opgesteld. In dit vaarplan wordt rekening gehouden met de maximaal te varen afstand, de opstapplek en de invloed van de omgevingsfactoren zoals binnen of buiten de stedelijk gebied varen en rekening moeten houden met grote schepen. Andere relevante aspecten die daags voor de monitoring belangrijk zijn:

- Weersgesteldheid;

- Hoe hoog staat het water?
- Zijn er nog bijzonderheden waarmee rekening moet worden gehouden bijvoorbeeld broedseizoen (agressieve broedvogels);
- Zijn langs de oever werkzaamheden in uitvoering waar rekening mee gehouden moet worden?

#### **5.1.2 Specifieke maatregelen**

Voor de werkzaamheden zijn de volgende basishygiëne maatregelen van toepassing:

- Degelijke stevige schoenen;
- Bij voorkeur werkkleding met lange mouwen en broek met lange pijpen;
- Reddingsvest 275 Newton over de kleding gedragen en voorzien van kruisgordel;
- Draag zorg voor beschermende maatregelen tegen de zon (indien noodzakelijk) incl. zonnebrandcrème;
- Het is niet toegestaan om op de reling te klimmen;
- Aanwijzingen van de kapitein moeten altijd opgevolgd worden;
- Zorg voor voldoende drinkwater aan boord;
- Lunch kan aan boord genuttigd worden.

#### **5.1.3 Veiligheidsinstructie Coronavirus COVID-19**

In verband met het coronavirus (COVID-19) zijn de richtlijnen van het RIVM leidend. Blijf thuis bij klachten! Verdere eisen zijn op dit moment niet van toepassing.

#### **5.1.4 Veilig werken op het water**

Onderstaande komt uit het veiligheidsplan van Heijdra en is toegespitst op het werken op een schip. Risico's ten aanzien van de vaarweg veiligheid (nautische veiligheid) zijn beschreven in paragraaf 5.5. Om invulling te geven aan integrale veiligheid op dit project zijn de volgende regels opgesteld:

1. Ik werk veilig en breng mijzelf, collega's en omgeving niet in gevaar;
2. Ik werk volgens plan en procedures en een Laatste Minuut Risico Analyse doe ik altijd;
3. Ik werk met veilig gereedschap en materieel;
4. Ik gebruik de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en werkkleding;
5. Ik accepteer aangesproken te worden en spreek anderen aan;
6. Ik luister en ben alert en zorg dat ik gezien word;
7. Ik werk niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen;
8. Ik meld (bijna)ongevallen, schades en milieu incidenten en bespreek deze.

#### **5.1.5 Laatste Minuut Risico Analyse**

De Laatste Minuut Risico Analyse (LMRA) is gericht op het verder beperken van de risico's bij de uitvoering van het werk. Een LMRA voor je uit:

- Direct voor de start van de werkzaamheden;
- Bij hervatting van de werkzaamheden of;
- Bij wijzigingen van de werkzaamheden of omstandigheden.

Een goede LMRA bestaat uit een aantal persoonlijke vragen. Afhankelijk van de antwoorden begin je met het werk of niet. Deze vragen zijn:

- Wat is mijn taak, welke risico's horen daarbij?
- Heb ik de juiste PBM en gereedschappen?
- Kan ik mijn taak veilig uitvoeren?
- Is mijn werkomgeving veilig?
- Moet ik zelf eerst nog extra maatregelen nemen?

Pas een LMRA toe aan het begin van de dag, na iedere schaft, op iedere nieuwe werkplek en bij veranderende omstandigheden. Bij twijfel, stop met je werk en eerst maatregelen treffen en/of overleggen met de schipper en inspecteur.

## **5.2 Nautische veiligheid**

Nautische veiligheid beschrijft de mate waarin de risico's van scheepsongevallen beheerst worden tot een acceptabel en bij voorkeur verwaarloosbaar niveau. Nautische veiligheid heeft een relatie met alle monitoring werkzaamheden die vanuit de boot worden uitgevoerd. Nautische veiligheid is naast arbeidsveiligheid het belangrijkste veiligheidsthema binnen dit project.

### **5.2.1 Aanmelden werkzaamheden**

Tijdens de werkzaamheden wordt grotendeels buiten de vaargeul gevaren. Het werk is vergunningsvrij, een zogenaamde BAS-melding is niet nodig. De werkzaamheden vormen geen belemmering voor de overige scheepvaart, zie:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/verkeersmanagement/scheepvaart/scheepvaartverkeersbegleiding/scheepvaartberichten>

### **5.2.2 Communicatie Marifoon**

Communicatie met schepen en het HCC vindt plaats via de Marifoon van het schip.

### **5.2.3 Keuring schip**

Daarnaast dragen dit Integraal veiligheidsplan, het veiligheidsmanagementsysteem van MRD en Heijdra en de keuring van het schip conform ES-TRIN3 bij aan de nautische veiligheid.

### **5.2.4 Wetten**

- 'International Maritime Organization': eisen voor internationale scheepvaart ten aanzien van constructie van schepen, communicatie, vervoer van gevaarlijke stoffen en de beveiliging van schepen en havens;
- Scheepvaartverkeerswet (SVW): de belangrijkste wetgeving voor het regelen van het verloop van het scheepvaartverkeer op binnenwater;
- International Ship and Port Security Code (ISPS): Europese verordening, in Nederland geïmplementeerd in de Havenbeveiligingswet, inzake de exploitatie van zee- en binnenvaart;
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordeningen' (Barro), met eisen voor de veiligheid van de scheepvaart.

### 5.2.5 Richtlijnen

- Richtlijnen Vaarwegen (2017): ontwerp van vaarwegen t/m CEMT klasse V;
- Verkeerskundige Afspraken Scheepvaart: inrichting van vaarwegen;
- Binnenvaartpolitiereglement en Rijnvaartpolitiereglement 1995;
- Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008: toepassingsmogelijkheden en plaatsing van verkeerstekens;

## 5.3 Sociale veiligheid

De werkzaamheden vinden in principe plaats vanaf een vaartuig. Tussentijds wordt de boot niet verlaten. Werkzaamheden vinden met meerdere personen tegelijkertijd plaats. Daarnaast wordt in principe gewerkt met daglicht. Hierdoor zijn de risico's in het kader van sociale veiligheid minimaal.

## 5.4 Brandveiligheid

Richt zich op de persoonlijke bescherming van mensen tegen de gevolgen van brand en het voorkomen en beperken van schade aan het schip door brand. De brandveiligheid van het schip wordt geborgd door een gekeurd vaartuig te huren. Het vaartuig voldoet aan als Mobiel Verkeersbeleidingsvaartuig aan de gestelde eisen RWS Nota 2018 en het ILenT.

## 5.5 Hulpverlening

Hulpverlening gaat over het bieden van hulp tijdens een incident waarmee de veiligheid van personen is gemoeid en de voorbereiding daarop (pro-actie, preventie, preparatie). Hierbij spelen aspecten als bereikbaarheid van de plaats van het incident, beschikbaarheid van hulpverleningsmiddelen en de organisatie van hulpverlening een rol.

We moeten binnen het projectgebied als projectorganisatie voorbereid zijn op verschillende noodscenario's.

### 5.5.1 Noodscenario's

De volgende noodscenario's zijn geïdentificeerd en opgenomen in het dit integraal veiligheidsplan en het veiligheidsmanagementsysteem:

- Calamiteit op de vaarweg
- Aanvaring en zinkend schip
- Verontreiniging (milieu incident)
- Brand in de omgeving
- Calamiteit op het schip
- Man over boord
- Brand / explosie
- Uitval systemen schip
- Extreme weersomstandigheden: Diverse scenario's zoals slecht zicht, bevroering en kruisend ijs, harde wind (i.r.t. materieel en medewerkers)
- Overig: Evenementen: chaos, grote mensenmassa, drukte

Dit betekent dat er verschillende maatregelen moeten worden genomen. Ten eerste dient ieder persoon die op het schip is op de hoogte te zijn wat te doen bij een calamiteit. Hier wordt bij de kick off aandacht aan besteed en indien nodig bij het dagelijks overleg of een toolbox. Voor het schip is een plattegrond aanwezig met daarop te zien de veiligheidsmiddelen voor redding, evacuatie en brandbestrijdingsmiddelen. Hier dient iedereen over te worden geïnformeerd.

#### 5.5.2 BHV-ers

De bemanning is BHV getraind. Er is voornamelijk geen aanleiding om tijdens de monitoringwerkzaamheden een nood oefening uit te voeren (drill).

#### 5.5.3 HbR, RWS en Veiligheidsregio

HbR en RWS moet zich als vaarwegbeheerder bij een incident inspannen voor het zo snel mogelijk weer vrijmaken van de vaarweg. De calamiteitenorganisatie van HbR en RWS worden in geval van een incident gealarmeerd.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (Meldkamer 1-1-2, brandweer, ambulancezorg en Risico- & Crisisbeheersing) zijn verantwoordelijk voor de hulpverlening aan slachtoffers.

In geval van calamiteit op het vaartuig, is het van belang dat de hulpdiensten het vaartuig / locatie adequaat kunnen bereiken. Het aangeven van de juiste locatie, de coördinaten, is hier van belang en de omstandigheden op en rond het schip (omgeving).

#### 5.5.4 Melden incidenten door naar opdrachtgever

In de volgende tabel is beschreven op welke wijze doormelding van incidenten plaats vindt.

| Incident                                                                         | Melden naar opdrachtgever | Actiehouder   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------|
| Ongeval, letsel (dodelijke afloop, ziekenhuis opname, verzuim langer dan 24 uur) | Direct                    | Opdrachtnemer |
| Ongeval, licht letsel                                                            | Direct                    | Opdrachtnemer |
| Ongeval, zonder letsel                                                           | Binnen 24 uur             | Opdrachtnemer |
| Bijna-ongeval                                                                    | Periodiek                 | Opdrachtnemer |
| Gevaarlijke situatie                                                             | Periodiek                 | Opdrachtnemer |
| Situatie met agressie en geweld                                                  | Binnen 24 uur             | Opdrachtnemer |

#### 5.5.5 Melden bij RWS:

Incidenten of onveilige situaties op de vaarweg (Rijkswateren) kunnen gemeld worden op het volgende nummer en/of e-mail:

- Via telefoon: 0800-8002
- Via mail: [08008002@rws.nl](mailto:08008002@rws.nl)

### 5.5.6 SOS formulier RWS scheepvaartongevallenregistratie

Scheepvaartincidenten en ongevallen dienen gemeld te worden bij Rijkswaterstaat middels het SOS formulier.

### 5.5.7 Melden bij HbR

Melden van een gevaarlijke situatie of (bijna)ongeval kan via de Primato app.

## 6 Te gebruiken vaartuig

### 6.1 Foto's vaartuig



## 6.2 Specificaties vaartuig

### Afmetingen schip:

- Lengte: 14.00 m
- Breedte: 4.00 m
- Diepgang: 1.15 m

### Voortstuwing:

- Inboard: 2x M.A.N. totaal 650PK
- Snelheid: max ca. 30 km/h cruise 20km/h
- Generator 8kw geluidstil

### Navigatie- en communicatiemiddelen:

- 4x VHF
- AIS
- Tresco bagger versie
- Stuurautomaat
- Furuno sc-50
- Full Radar Dekka
- Alle apparatuur onder klasse gekeurd

**Bijlage 1****Risico Inventarisatie**

| <b>W</b> | <b>Waarschijnlijkheid van het risico</b> |
|----------|------------------------------------------|
| 10       | Kan worden verwacht, bijna zeker         |
| 6        | Goed mogelijk                            |
| 3        | Ongewoon, maar mogelijk                  |
| 2        | Alleen mogelijk op lange termijn         |
| 1        | Zeer onwaarschijnlijk                    |
| 0.5      | Vrijwel onmogelijk                       |

| <b>B</b> | <b>Blootstelling aan het gevaar</b> |
|----------|-------------------------------------|
| 10       | Voortdurend                         |
| 6        | Dagelijks tijdens werktijden        |
| 3        | Wekelijks of incidenteel            |
| 2        | Maandelijks                         |
| 1        | Enkele malen per jaar               |
| 0.5      | Zeer zelden                         |

| <b>E</b> | <b>Effect van mogelijk letsel</b> |
|----------|-----------------------------------|
| 100      | Catastrofaal veel doden           |
| 40       | Ramp, verschillende doden         |
| 15       | Zeer ernstig, een dode            |
| 7        | Aanzienlijk ernstig letsel        |
| 3        | Belangrijk, arbeidsverzuim        |
| 1        | Betekenisvol, eerste hulp vereist |

| <b>R</b> | <b>Risico</b> | <b>Waarschijnlijkheid van het risico</b> |
|----------|---------------|------------------------------------------|
| >320     | Zeer hoog     | Overweeg stopzetten activiteit           |
| 160-320  | Hoog          | Onmiddellijke maatregelen vereist        |
| 70-160   | Substantieel  | Correctie is nodig                       |
| 20-70    | Mogelijk      | Aandacht vereist                         |
| 0 - 20   | licht         | Misschien aanvaardbaar                   |

**Kenmerk** R003-1282652DVW-V02-Veiligheidsrapport

| Activiteit                              | Risico omschrijving                         | Risico oorzaak                                                                                                                                               | Risico beoordeling voor maatregelen |   |   |     | Maatregelen                                                                                                                                                                                                  | Actie-houder            | Risico beoordeling na maatregelen |   |   |    |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---|---|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|---|---|----|
|                                         |                                             |                                                                                                                                                              | W                                   | B | E | R   |                                                                                                                                                                                                              |                         | W                                 | B | E | R  |
| Aan boord gaan van schip                | Te water geraken bij in stappen / opstappen | Opstap tussen steiger en boot is te groot<br>Ontbreken van een goede steiger<br>Klem komen te zitten tussen boot en steiger                                  | 3                                   | 6 | 7 | 126 | Vooraf inventariseren van deugdelijke steigers<br>Vaarplan afstemmen op de beschikbare steigers<br>Niet tussentijds van boord gaan<br>Loopplank gebruiken om aan boord te gaan                               | Schipper                | 1                                 | 6 | 7 | 42 |
| Met hoge snelheid varen op Rijkswateren | Te water geraken, over boord slaan          | -Schokken van het vaartuig op de golven<br>-Niet gewend zijn om op vaartuig mee te varen<br>-Te hoge snelheid<br>-Golfslag van ander vaartuig (beroepsvaart) | 3                                   | 6 | 7 | 126 | Instructie volgen van kapitein<br>Tijdens varen niet blijven staan maar gaan zitten<br>Reddingsvest dragen<br>Professioneel vaartuig en kapitein gebruiken<br>Voldoende rekening houden met beroepsvaart     | Schipper                | 1                                 | 6 | 7 | 42 |
| Met lage snelheid langs oever varen     | Te water geraken, over boord slaan          | -Op reling klimmen van vaartuig<br>-Te ver rijden over de reling<br>-Plotselinge schok door vastlopen op de waterbodem                                       | 6                                   | 6 | 7 | 252 | Het is verboden om op de reling te klimmen<br>Waterstand meenemen in de diepte ligging<br>Instructies volgen van de schipper                                                                                 | Schipper en inspecteur  | 1                                 | 6 | 7 | 42 |
| Interactie met derden                   | Ongeval als gevolg van aanvaring / golfslag | -Onvoldoende afstemming met derden<br>-Derden passeren te dicht langs vaartuig                                                                               | 2                                   | 6 | 7 | 84  | Vooraf vaarplan maken en delen met stakeholders<br>Vooraf inzichtelijk krijgen waar werkzaamheden plaats vinden, waardoor men hier rekening mee kan houden<br>Zorgen voor professioneel vaartuig en kapitein | Planner<br><br>Schipper | 1                                 | 6 | 7 | 42 |

**Activiteit**      **Risico**      R003-1282652D/VW-V02      **Risico oorzaken**      **Veiligheidsrapport**



**Kenmerk**

R003-1282652DVW-V02-Veiligheidsrapport