



Integraal Veiligheidsplan (IVP) Ontwerpfase

VenR Kunstwerken A44 (WNN)

Zaaknummer: 31170000

Versie 1.0

Datum 30-01-2024

Documentnummer: HB 4520929

Colofon

Documentinformatie

Uitgegeven door	VenR Kunstwerken A44 (WNN) A44 (WNN)
Technisch manager	Marco Heres
Versie	1.0
Status	Definitief

Inhoud

Inleiding 5

1 Uitgangspunten en randvoorwaarden 6

- 1.1 Beleidsverklaring DG 6
- 1.2 Veiligheidsdoelstelling 7
- 1.3 Veiligheidscultuur 7
- 1.3.1 Veiligheidscultuur binnen Project A44 VenR Kunstwerken 7
- 1.4 Relevante veiligheidsdomeinen 8

2 Het project 9

- 2.1 Reikwijdte en grenzen project 9
- 2.1.1 Omschrijving van het project/bouwwerk 9
- 2.1.2 Locatie van het bouwwerk (fysieke grenzen) 10
- 2.2 Betrokken partijen 11
- 2.2.1 Opdrachtgever 11
- 2.2.2 Opdrachtnemer(s) 11
- 2.2.3 Overige partijen 11
- 2.3 V&G-coördinatie 11
- 2.3.1 V&G-coördinator RWS 11
- 2.3.2 Coördinator uitvoeringsfase, namens de Opdrachtnemer 11
- 2.3.3 Verdeling van overige taken en verantwoordelijkheden 12
- 2.4 Planning van de werkzaamheden 12

3 Maatregelen 13

- 3.1 Inleiding RWS veiligheidsdomeinen en maatregelen 13
- 3.2 Arbeidsveiligheid 13
- 3.3 Verkeersveiligheid 15
- 3.4 Nautische veiligheid 16
- 3.5 Veiligheid tegen overstromingen 17
- 3.6 Externe veiligheid 17
- 3.7 Veiligheid beweegbare objecten 17
- 3.8 Elektrische veiligheid 17
- 3.9 Tunnelveiligheid 18
- 3.10 Constructieve veiligheid 18
- 3.11 Sociale veiligheid 19
- 3.12 Brandveiligheid 19
- 3.13 Integrale beveiliging 19
- 3.13.1 Security (fysieke beveiliging) 19
- 3.13.2 Cybersecurity 19
- 3.13.3 Privacy 20
- 3.13.4 Integriteit 20
- 3.14 Spoorveiligheid 20
- 3.15 Overige project specifieke veiligheidsaspecten (geen RWS veiligheidsdomein) 20
- 3.15.1 Hulpverlening; Het borgen van de bereikbaarheid van de hulpdiensten 20
- 3.16 Integraal Veiligheidsdossier 21

4 Afspraken en organisatie 22

- 4.1 Projectorganisatie 22

4.3	Afspraken over 'buiten' werkzaamheden op de projectlocatie	22
4.4	Afspraken over locatiebezoeken tijdens de voorbereidende fase	23
4.5	Afspraken over incidenten melding en afhandeling	23
4.5.1	Registratie van ernstige ongevallen en veiligheidsincidenten	24
4.6	Calamiteiten	24
4.6.1	BHV (Bedrijfshulpverlening kantoor RWS)	25
4.7	Samenwerking	25
4.7.1	Veiligheid in overleggen	25
4.8	Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's)	26
4.9	LMRA-principes	26
4.10	Locatiebezoeken	27
4.11	Samenvatting werkinstructie locatiebezoek	27
5	Wijze van toezicht	28
5.1	Veiligheidstoezicht vanuit RWS	28
5.2	Veiligheidstoezicht vanuit ON	28
6	Verantwoording van BTO-keuzen	29
7	Opleiding en instructie	30
7.1	Opleiding en instructie OG	30
7.1.1	E-learning Integrale Veiligheid	30
7.1.2	Veiligheid en (nieuwe) medewerkers	30
7.2	Opleiding en instructie opdrachtnemer	31
Bijlage A	RI&E ontwerp	33
Bijlage B	Meest wezenlijke lessen van 4 jaar incidenten onderzoek RWS	34
Bijlage C	Belschema incidenten	35
Bijlage D	BTO-register A44 VenR Kunstwerken	38

Inleiding

Het Integraal Veiligheidsplan (IVP) betreft in algemene zin de invulling van het wettelijk vereiste V&G-plan voor arbeidsveiligheid voor projecten, uitgebreid met de overige specifieke veiligheidsdomeinen voor Rijkswaterstaat.

Onderhavig document heeft op het gebied van integrale veiligheid (IV) vooral een functie als overkoepelend en inzicht gevend document. Bijvoorbeeld welke specifieke RWS-veiligheidsdomeinen van toepassing zijn voor dit project en op welke wijze vanuit de opdrachtgeverszijde hier invulling aan wordt gegeven in de huidige fase waarin het project verkeerd (contractvoorbereidingsfase). Met name ontwerptechnische aspecten komen in deze versie van het IVP aanbod. De geïnventariseerde risico's die bij het bouwen van het ontwerp komen kijken en bijbehorende maatregelen zijn op hoofdlijnen beschreven in dit IVP. Een meer gedetailleerde uitwerking hiervan, opgesteld door ON-IB, is opgenomen in de bijlage van dit rapport waarin ook de bekende RIE-tabel deel van uitmaakt.

Onderhavig IVP zorgt ervoor dat het inzicht ten aanzien van "veilig werken" voor alle betrokken partijen in het project compleet is. Dit rapport met bijlagen beschrijft alle veiligheidsrisico's en mitigerende maatregelen in alle fasen van het project (voorlopig tot aan de aanbesteding) voor alle partijen. Het spreekt voor zich dat dit IVP een dynamisch document is welke bij wijzigingen en/of nieuwe inzichten periodiek worden aangepast naar mate het project verder vordert.

Tenslotte betreft dit IVP ook de leidraad voor veiligheid in het project. Er wordt tevens beschreven in de eerste hoofdstukken hoe we in dit project aan de slag gaan met het veiligheidsgedrag/veiligheidscultuur. RWS heeft ambitieuze doelstellingen als het gaat om het verbeteren van de veiligheidscultuur. Om deze doelen te bereiken is er bewustwording in het gedrag nodig, om zo meer proactief met veiligheid om te gaan. De uitwerking van die doelen in relatie tot dit project staan in dit onderdeel van onderhavig deel IVP beschreven en worden daarin ook concreet gemaakt. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de kernwaarden van het project en de resultaten van (voorgaande) veiligheidscultuurmetingen met als uiteindelijk doel het projectteam te laten groeien in veiligheidsbewustzijn en veilig werken.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de randvoorwaarden en uitgangspunten van het project beschreven. In hoofdstuk 2 wordt vervolgens ingegaan op de inhoud van het project zelf. Hoofdstuk 3 beschrijft op hoofdlijnen de maatregelen per veiligheidsdomeinen voor het project. In hoofdstuk 4 staan de afspraken met ON beschreven en in hoofdstuk 5 de wijze waarop het toezicht op het werk wordt georganiseerd. De verantwoording van de BTO-keuzen staat beschreven in hoofdstuk 6. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het aspect opleiding en instructie.

1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

1.1 Beleidsverklaring DG

Met deze beleidsverklaring beloven we dat we ons uiterste best gaan doen om onze maatschappelijke taken zo veilig mogelijk uit te voeren over de volle breedte van ons werkgebied.

Het is onze plicht en onze ambitie om ons land te beschermen tegen hoog water. De gebruikers moeten onze wegen en vaarwegen, oppervlaktewateren en objecten veilig kunnen gebruiken. Ook het werken aan de veiligheid van de omwonenden van ons werkgebied is onze zorg. Bovendien zorgen we ervoor dat iedereen die bij Rijkswaterstaat of in onze opdracht werkt, zijn of haar werk veilig kan doen.

We streven naar een proactief veiligheidsniveau op de veiligheidscautouladder. Dit betekent dat we binnen Rijkswaterstaat continu gericht zijn op het voorkomen van veiligheidsrisico's en incidenten en dat blijven doen.

Dat doen we door actief en effectief samen te werken aan veiligheid en goed af te stemmen. Zowel binnen Rijkswaterstaat als met onze maatschappelijke partners en met behoud van ieders verantwoordelijkheid. Rijkswaterstaat heeft daarin een voorbeeldfunctie en neemt een voortrekkersrol.

Wij werken daaraan volgens een veiligheidsmanagementsysteem dat erop is gericht de veiligheidssituatie van onze objecten en infrastructuur continu te verbeteren. Over de voortgang en de resultaten daarvan leggen we verantwoording af.

Als het gaat om de arbeidsveiligheid streven we naar nul doden en nul ernstig gewonden. Als anderen werken op onze terreinen, zorgen we ervoor dat ook zij voldoen aan de veiligheidseisen en -normen die we aan onze eigen medewerkers stellen.

Wij kennen de belangrijkste veiligheidsrisico's op onze netwerken. We werken continu samen aan het beter beheersen ervan en ontwikkelen het leiderschap, de kennis en het vakmanschap dat daarvoor nodig is.

Bovendien investeren we in een open cultuur die erop gericht is samen continu te verbeteren, te leren en elkaar scherp te houden. Een cultuur waarin we open het gesprek aangaan over risico's, dilemma's, fouten en onveilig gedrag.

Als het nodig is, spelen we veerkrachtig, daadkrachtig en professioneel in op gevaarlijke situaties en incidenten. We communiceren hier eerlijk, open, tijdig en correct over en werken aan goede voorlichting over de veiligheid op en rond onze netwerken.

Tenslotte analyseren we incidenten om daarvan te leren. Opdat we maatregelen kunnen nemen om die incidenten in het vervolg te voorkomen. Daarmee krijgen we een steeds scherper oog voor nieuwe ontwikkelingen die de veiligheid in ons werkgebied bedreigen.

Januari 2021

*Michèle Blom
Directeur-generaal Rijkswaterstaat*

1.2 Veiligheidsdoelstelling

Het algemene hoofddoel binnen Rijkswaterstaat op het gebied van veiligheid is: NUL doden en NUL ernstig gewonden.

Daarnaast is er ook een sessie gehouden waarin de veiligheidsdoelstelling van het project is vastgesteld, samen met het IPM-team. Na deze sessie is de bovenstaande algemene ambitie van Rijkswaterstaat verder vertaald naar de volgende project-specifieke veiligheidsdoelstelling:

"Wij realiseren het project op een bewust veilige en inspirerende wijze, waarbij wij voor alle partijen om ons heen betrouwbaar, benaderbaar en voorspelbaar zijn."

De visie en ambitie op het gebied van veiligheid zijn binnen het project ook vastgesteld. Om hier gehoor aan te geven zijn succesfactoren bepaald. Onderstaande opsomming geeft deze succesfactoren weer:

- Veiligheidsbewustzijn
- Alle partijen betrokken bij veiligheid
- Kennisniveau
- Sturing op (bijna) incidenten

De visie en ambitie op veiligheid zijn nader uitgewerkt in het project plan.

1.3 Veiligheidscultuur

Het is de algemene ambitie vanuit Rijkswaterstaat om op projecten een proactieve veiligheidscultuur te hebben, dit betreft trede 4 op de veiligheidscultuurladder.

1.3.1

Veiligheidscultuur binnen Project A44 VenR Kunstwerken

Binnen het project A44 VenR is een veiligheidscultuurmeting uitgevoerd. Deze veiligheidscultuurmeting is uitgevoerd op 1 augustus 2023. Naast deze meting is ook een proces opgestart met een aantal Safety Leadership trainingen. Het doel van deze sessies was het werken aan veiligheidsbewustwording en het verder uitwerken van de ambitie en doelstellingen van het project. .

Binnen het project willen we voldoen aan de Rijkswaterstaat ambitie om te voldoen aan minimaal trede 4 op de Safety Culture Ladder certificering. Het streven is echter uitgesproken om te werken en denken in de geest van trede 5. Om hier invulling aan te geven zijn de volgende vier thema's gedefinieerd:

- Veiligheidsbewustzijn vergroten
- Alle partijen betrokken bij veiligheid
- Kennisniveau verhogen
- Sturing op (bijna) incidenten

Om de bovenstaande thema's concreet te maken zijn deze verder uitgewerkt tot uitvoerbare acties die in de praktijk te realiseren zijn. Onderstaande opsomming geeft weer wat deze afgesproken acties zijn:

- Veiligheidsbewustzijn d.m.v. certificering conform Safety Culture Ladder 2.0 en verankering in overleggen (o.a. Planbord) en besluitvorming (o.a. Scopemutaties)
- Betrokkenheid van alle partijen d.m.v. stakeholder-enquêtes
- Kennisniveau d.m.v. sturing en monitoring van deelname aan veiligheidsopleidingen, zoals VCA en GPI
- Monitoring van aantal (bijna) incidenten

Algemene veiligheidsgedragsregels

Voor dit project gelden voor alle projectteamleden de volgende gedragsregels:

1. Ik heb een voorbeeldfunctie.
2. Ik neem veiligheid altijd mee in mijn werk.
3. Ik zorg voor een veilige werkomgeving.
4. Ik stop elke klus die niet veilig voelt.
5. Ik meld (bijna)ongevallen altijd via 0800-8002 en bespreek deze.
6. Ik zorg voor de juiste persoonlijke bescherming (PBM's).

De gedragsregels aangaande veilig werken alsmede ook het gewenst opleidingsniveau voor medewerkers van RWS wordt meer specifiek behandeld in hoofdstuk 7.

1.4

Relevante veiligheidsdomeinen

Voor dit project zijn de volgende aangekruiste veiligheidsdomeinen relevant:

- | | |
|---|--|
| ☒ Arbeidsveiligheid (altijd relevant) | ☒ Spoorveiligheid |
| ☒ Verkeersveiligheid | ☐ Tunnelveiligheid |
| ☒ Nautische veiligheid | ☒ Constructieve veiligheid |
| ☐ Veiligheid tegen overstromen | ☒ Sociale veiligheid |
| ☐ Externe veiligheid | ☐ Brandveiligheid |
| ☒ Machineveiligheid | ☒ Integrale beveiliging (incl. cyber security) |
| | ☒ Beweegbare objecten |

De aangekruiste veiligheidsdomeinen worden in hoofdstuk 3 van dit IVP inhoudelijk beschreven hiermee wordt voor het project VenR A44 specifiek onderbouwd en duidelijk gemaakt waarom de genoemde veiligheidsdomeinen relevant zijn.

Naast bovenstaande veiligheid domeinen zijn ook de onderstaande project specifieke veiligheidsonderwerpen van belang. Deze worden aanvullend beschreven.

- ☒ Hulpverlening

2 Het project

2.1 Reikwijdte en grenzen project

2.1.1 *Omschrijving van het project/bouwwerk*

Rijkswaterstaat wil op korte termijn vervangings- en renovatiemaatregelen uitvoeren op de A44: drie urgente kunstwerken worden vervangen en naar dertien kunstwerken lopen momenteel B&O-onderzoeken. Deze maatregelen zijn onderdeel van het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegennet (VenR HWN). Door onderzoek en eventuele vervanging en renovatie kan de constructieve veiligheid weer worden gegarandeerd en kan worden voorkomen dat de beheerskosten onevenredig gaan toenemen of dat er ongeplande stremming gaat plaatsvinden.

Uit inspecties en onderzoeken blijkt dat op korte termijn vervangings- of renovatiemaatregelen nodig zijn voor kunstwerken in de A44. De objecten (bruggen, duikers en viaducten) zijn verouderd en niet bestand tegen het huidige gebruik. Het uitvoeren van areaalonderzoeken en conditionerend onderzoek t.b.v. de kunstwerken is onderdeel van een separaat V&G-plan.

Werkzaamheden per kunstwerk

De veiligheidsrisico's behorend bij dit specifieke project zijn geïdentificeerd aan de hand van de omgeving, de beoogde werkzaamheden en de bouwfaseringsstappen. Per kunstwerk wordt onderstaand in het kort op hoofdlijnen aangegeven welke werkzaamheden en eventuele faseringen worden uitgevoerd om te komen tot realisatie.

Lisserweg

Het viaduct Lisserweg wordt vervangen. Ook wordt de Lisserweg zelf aangepast en komt verdiept te liggen. Hierdoor is het OVN afgesloten voor verkeer. Er worden damwanden aangebracht, het dek wordt vervangen, het wegontwerp wordt aangepast omdat ook de A44 lager komt te liggen, pechhavens worden gerealiseerd en toe- en afritten worden opnieuw vormgegeven. Aan de noordzijde van het kunstwerk wordt de weg verbreed zodat deze toe- en afrit gebruikt kan worden als omleiding.

Hoofdvaart

De Hoge brug wordt vervangen en de Lage brug wordt gesloopt en elders opgebouwd. OVN is afgesloten tijdens de werkzaamheden en het verkeer wordt afgewikkeld via een tijdelijke brug waar een 4-0 systeem wordt toegepast. Hiervoor dient de afrit aan de zuidzijde te worden aangepast zodat de A44 tijdelijk op maaiveld niveau komt te liggen. Ook worden de steunpunten in het water van de hoge brug verplaatst.

Kaagbrug

De Kaagbrug is een beweegbare brug welke wordt vervangen. De fasering is dusdanig ingericht dat er een 4-0 systeem wordt toegepast op een zijde van het dek, terwijl de andere zijde wordt vervangen. Tijdens de werkzaamheden wordt de vaarweg nog gebruikt voor o.a. recreatievaart. De brugkelder wordt ook vervangen en verbreed. De landhoofden moeten worden opgehoogd omdat het kunstwerk verplaatst naar het zuiden. Ook dient hierdoor de A44 te worden aangepast. Tevens komt er een fietspad op het kunstwerk en worden er diverse werkzaamheden in het water uitgevoerd voor de oeverpijlers en remmingswerken.

Nieuwerkerkertocht

De Nieuwerkerkertocht betreft een duiker welke zich bevindt ten oosten van de Kaagbrug. Deze duiker zal worden gesloopt en niet worden teruggebouwd. Vanwege de verplaatsing van de A44 naar het zuiden is er mogelijkheid deze duiker te slopen.

2.1.2

Locatie van het bouwwerk (fysieke grenzen)

De A44 is een gebiedsontsluitingsweg en autosnelweg die Den Haag verbindt met de A4 bij knooppunt Burgerveen. De Rijksweg is gebouwd in de periode vanaf 1935 en bevat onder andere de 17 kunstwerken uit de projectscope. Van deze kunstwerken zijn er 16 gebouwd in de jaren '30 van de twintigste eeuw (1933-1939).

De vervangingsscope van de 3 urgente kunstwerken omvat het viaduct Lisserweg (31A-301), de brug over de Hoofdvaart (30F-303) (bestaande uit een hoge en een lage brug), de Kaagbrug (30F-100) (bestaande uit 2 naast elkaar gelegen aanbruggen en onderbouw). Het Spoorwegviaduct (30F-301) zal ook worden vervangen maar valt onder een apart contract. Hiervoor zal een apart IVP worden opgesteld. Ook omvat de scope het slopen van duiker Nieuwerkerkertocht (30F-302).



Figuur 1 – VenR project kunstwerken A44

2.2 Betrokken partijen

Deze paragraaf bevat een overzicht van alle betrokken partijen, die belang hebben bij dit IVP.

2.2.1 Opdrachtgever

Organisatie	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Directoraat Generaal Rijkswaterstaat
Naam	Niels van Beurden
Bezoekadres	Griffioenlaan 2
Postcode en Plaats	3526 LA, Utrecht
Telefoonnummer	06 - 15628521
Emailadres	Niels.vanbeurden@rws.nl

2.2.2 Opdrachtnemer(s)

Organisatie	Arcadis
Naam	Vincent van der Heem
Bezoekadres	Piet Mondriaanlaan 26
Postcode en Plaats	3812 GV Amersfoort
Telefoonnummer	06 1559 1605
Emailadres	Vincent.vanderheem@arcadis.com

2.2.3 Overige partijen

Organisatie	<i>N.t.b.</i>
Naam	
Bezoekadres	
Postcode en Plaats	
Telefoonnummer	
Emailadres	

2.3 V&G-coördinatie

2.3.1 V&G-coördinator RWS

V&G-Coördinator Ontwerp

Organisatie	<i>Rijkswaterstaat</i>
Naam	Marco Heres
Bezoekadres	Griffioenlaan 2
Postcode en Plaats	3526 LA, Utrecht
Telefoonnummer	+316-51478697
Emailadres	Marco.heres@rws.nl

2.3.2 Coördinator uitvoeringsfase, namens de Opdrachtnemer

N.B. de wettelijke Uitvoeringsfase begint als het werk op de projectlocatie daadwerkelijk start.

V&G Coördinator Uitvoeringsfase

Organisatie	<i>Ntb*</i>
-------------	-------------

Naam	--
Bezoekadres	--
Postcode en Plaats	--
Telefoonnummer	--
Emailadres	--

2.3.3 *Verdeling van overige taken en verantwoordelijkheden*

Binnen het project is een Projectadviseur Integrale Veiligheid (hierna: PIV) aangesteld welke verantwoordelijk is voor integrale veiligheid binnen het project vanuit OG-zijde.

Van de PIV wordt verwacht dat hij proactief het project en het projectteam leidt en zorgdraagt dat het team van een reactieve/calculatieve veiligheidscultuur de stap maakt naar een meer proactieve veiligheidscultuur. Hiervoor is het van belang dat er een breng- en haalplicht is aangaande de aanwezige informatie. Met name bij opstart van de PIV-rol wordt hij voorzien van informatie door met name de technisch-, contract- en omgevingsmanager.

De PIV draagt zorg voor het opstellen en specifiek maken van onder andere dit voorliggende IVP/ plan van aanpak. De PIV zorgt ervoor dat het veiligheidsdocument dat wordt opgesteld door ON-IB wordt beoordeeld (oa. op basis van de risicosessies).

De technisch manager (hierna: TM) zorgt ervoor dat de PIV wordt geïnformeerd over de gemaakte keuzes en wordt uitgenodigd voor de risicosessies. De PIV wordt door de TM desgewenst gevraagd om documenten op veiligheid te toetsen.

Naast de PIV wordt vanuit RWS GPO een veiligheidscoördinator ontwerpfase aangesteld welke aangewezen is ter invulling en uitvoering van de wettelijk vastgestelde taken in het Arbobesluit wat betreft veiligheid in projecten. De V&G-coördinator ontwerp wordt door de PIV meegenomen gedurende het project aangaande ontwikkelingen en beslispunten. De V&G-coördinator ontwerp is verantwoordelijk voor het initiëren van de risicosessie ten behoeve van het opstellen van de risico-inventarisatie en -evaluatie (zie ook bijlage A).

2.4 **Planning van de werkzaamheden**

Conditionerende onderzoeken	April / Mei 2022
Vorbereidingen realisatie	2023
Realisatie	Ca. 2024 tot 2028

3 Maatregelen

3.1 Inleiding RWS veiligheidsdomeinen en maatregelen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de van toepassing zijnde veiligheidsdomeinen zoals weergegeven in paragraaf 1.4. Per relevant thema wordt weergegeven op welk onderdeel van de projectscope het van toepassing is, welke wet- en regelgeving relevant zijn en welke veiligheidsproducten vanuit RWS en vanuit de wet- en regelgeving zijn vereist.

3.2 Arbeidsveiligheid

Het beperken van risico's voor veiligheid, gezondheid en milieu van mensen als gevolg van werkzaamheden

Arbeidsveiligheid is bij alle projecten van RWS van toepassing. "0 doden en 0 zwaargewonden" is de Rijkswaterstaatsambitie op dit thema. Ook tijdens dit project, de conditionerende werkzaamheden, de renovatie/vervanging van de kunstwerken is deze ambitie het uitgangspunt. De Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandigheden besluit zijn daarvoor het wettelijke kader. Daarin is een expliciete verantwoordelijkheid voor de opdrachtgever vastgelegd.

Wettelijk is RWS als opdrachtgever ervoor verantwoordelijk dat in het ontwerp (dat begint al in de planfase) veiligheid expliciet en aantoonbaar wordt meegenomen (bijv. vastleggen BTO-keuzes) en dat opdrachtnemers van RWS de informatie en ruimte krijgen om veilig te kunnen werken. Daarvoor is een eerste risico-inventarisatie en -evaluatie vereist, die dient als input voor het opstellen van een integraal veiligheidsdossier (vastleggen gemaakte keuzes) en integraal veiligheidsplan (IVP; randvoorwaarden, aanpak en overblijvende risico's voor volgende fasen). Naast het vormgeven en structureren van het veiligheidsdossier wordt een veiligheidsdocument opgesteld met als bijlage een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E Tabel). Onderdeel van de RI&E zijn projectrisico's. *De specifieke objectrisico's per object staan in het IVD.*

Arbeidsveiligheid heeft tevens een heel directe relatie met het "veiligheidsbewustzijn" van individuele werknemers en daarmee ook de veiligheidsculturen van organisaties die bij het project betrokkenen zijn. RWS is zich bewust van deze relatie en heeft een belangrijke voorbeeldfunctie hierin in haar projecten. Omdat (arbeids-)veiligheid zich simpelweg niet laat controleren door alleen het uitvoeren van risico-inventarisatie, evaluatie en mitigeren van de risico's wordt actief en voortdurend aandacht gevraagd voor (arbeids-)veiligheid.

Arbeidsveiligheid gerelateerde risico's zijn tevens afhankelijk van de omgeving. Per kunstwerk is daarom een losse RI&E opgesteld waarin locatie specifieke risico's zijn opgenomen. Tevens zijn tijdens het ontwerp zogenoemde bouwkundige, technische en organisatorische- keuzes gemaakt (BTO-keuzes), welke een impact kunnen hebben op de arbeidsveiligheid. Daarom zijn de BTO-keuze (in een separate) bijlage opgenomen en gekoppeld aan de risico's in de RI&E.

Bij het vervangen van de kunstwerken binnen dit project ontstaan diverse arbeidsrisico's. Grondroerende werkzaamheden, hijs- en heiwerkzaamheden, werkzaamheden nabij verkeersstromen e.d. zijn voorbeelden van risicovolle werkzaamheden die op alle locaties voorkomen. In hoofdlijnen zijn binnen dit project de volgende (binnen het thema arbeidsveiligheid) risicovolle activiteiten aangemerkt:

ID	Risicovolle activiteit
1	Werken op hoogte
2	Omvallen van bouw materiaal en materieel (incl. hijswerkzaamheden)
3	Werkzaamheden nabij water / verdrinkingsgevaar
4	Bodemroerende werkzaamheden met risico tot blootstelling van NGCE en bodemverontreiniging
5	Raken van kabels & leidingen / Elektrocutiegevaar
6	Blootstelling aan asbesthoudend materiaal
7	Blootstelling aan giftige/irriterende/agressieve flora en fauna
8	Werkzaamheden ten tijde van extreem weer
9	Nachtelijke werkzaamheden met beperkt zicht

Zoals eerder genoemd zijn de soorten arbeidsveiligheidsrisico's ook afhankelijk van de locatie van het kunstwerk. Zo geldt voor de Kaagbrug dat er ook sprake is van veiligheidsrisico's vanwege de aanwezigheid van water en vaarwegverkeer. Tevens is er sprake van de brugkelder welke vervangen gaat worden terwijl vaartuigen langs de werkzaamheden kunnen komen. Dit kan resulteren in botsingen en blootstelling aan risico's voor de uitvoerende partij. Voor de Kaagbrug geldt ook dat er in de brugkelder sprake is van bewegende delen, beknellingsgevaar en de aanwezigheid van verkeer omdat het onderliggend wegennet niet volledig wordt afgesloten.

Voor de Hoofdvaart geldt ook dat het risico te water geraken aanwezig is. Hier is sprake van werkzaamheden nabij een 4-0 systeem op maaiveld niveau. Voor de Lissersweg geldt ook dat er gewerkt wordt naast een 4-0 systeem welke zich naast het werkgebied bevindt.

Hijs- en heiwerkzaamheden

Op basis van de te verwachten hijswerkzaamheden in de uitvoering wordt van de ON verwacht dat deze de werkzaamheden uitvoert conform Arbeidsomstandigheden besluit Art. 7.18 sub a en sub b. Daarnaast dient het te leveren hijsplan minimaal de volgende punten aan te tonen:

- Opsteltekening, inclusief de positionering van schip / ponton in de vaarweg als deze hijsbewegingen vanaf het water gedaan worden;
- Reikwijdte van de in te zetten kraan inclusief bouwveiligheidszone;
- Maximale belasting van het schip / ponton / hijskraan;
- Stabiliteitsberekeningen inclusief slecht weer scenario (stop hijswerkzaamheden vanaf windkracht 7 oftewel 13.9 m/s);
- Wijze van communicatie tussen machinist en hijsbegeleider;
- Bij hijswerkzaamheden vanaf de kade dient de ondergrond voldoende stevig worden aangetoond en de stempeldruk in de tekening te worden opgenomen.
- Verwacht wordt dat ON inzichtelijk maakt hoe en waar afgestempeld gaat worden.

De werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden door deskundig/gecertificeerd personeel. Aanwezige hijsmiddelen dienen voorzien te zijn van zichtbare CE-keuring, daarnaast dienen de papieren van de kraan en machinist in het hijsboek op locatie aanwezig te zijn. Bovenstaand is eveneens van toepassing bij gebruik groot/zwaar (hei)materieel. Voor hijsen dient dan heien gelezen te worden.

In de RI&E (bijlage) zijn de risico's inclusief beheersmaatregelen verder uitgewerkt.

3.3

Verkeersveiligheid

Het beperken van risico's voor personen of objecten vanwege transport over de weg

De A44 kent een verkeersintensiteit van 50.000 tot 78.000 motorvoertuigen (mvt), peiljaar 2019. Tijdens het vervangen van de kunstwerken is er daarom een risico m.b.t. de verkeersveiligheid. Hiervoor is middels de A4 en de Rijnland Route (planning: gereed eind 2023) een alternatieve route beschikbaar om het verkeer om te leiden. In de huidige situatie voldoen de 4 urgente kunstwerken niet aan de minimaal vereiste mate van constructieve veiligheid, maar ook niet aan de vereisten t.a.v. verkeersveiligheid conform de ROA en ROA VIB.

ID	Risicovolle activiteit
1	Ongeval / Letsel tijdens aan- en afvoer bouwmaterialen
2	Werkzaamheden nabij openbare weg of fiets/looppad / Aanrijdingsgevaar
3	Doorrijdend verkeer tijdens werkzaamheden

Voor alle locaties gelden verschillende wijze waarop het verkeer van de A44 wordt afgewikkeld en of onderliggend wegennet wel of niet doorgang vindt. De keuze welke gemaakte zijn welke direct invloed hebben op arbeidsveiligheid, zijn opgenomen in de BTO-keuzelijsten. Voor de Kaagbrug gelden verkeersveiligheid risico's omdat de A44 doorgang vindt op een nieuw gebouwd wegdek, welke langs de werkzaamheden loopt. Het onderliggend wegennet vindt bij de Kaagbrug doorgang, dus dit resulteert in kruisingen tussen werkzaamheden en fietsverkeer, wegverkeer en ook agrarisch verkeer.

Voor de Lissersweg geldt dat het onderliggend wegennet afgesloten wordt, maar de A44 afgewikkeld wordt via een 4-0 systeem op maaiveld niveau. Deze omleiding loopt langs de werkzaamheden.

Voor de Hoofdvaart is sprake van een andere situatie, namelijk dat het onderliggend wegennet volledig afgesloten is. Dit resulteert in verkeer dat normaliter gescheiden was en welke nu kruist met elkaar. Ook zal de A44 afgewikkeld worden via een 4-0 systeem, welke zich op maaiveldniveau bevindt over een tijdelijke brug. Hiervoor geldt een snelheidsverlaging naar 70 km per uur vanwege de krappe boogstralen die gebruikt moeten worden om het ontwerp ingepast te krijgen.

Binnen het thema verkeersveiligheid is een rapport opgesteld VVA fase 1 (21 juni 2023). Dit betreft een Verkeersveiligheidsaudit. Deze Verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten zijn bewust buiten beschouwing gelaten; deze vallen buiten de taak en verantwoordelijkheid van het auditteam. Door deze werkwijze is het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering.

De resultaten van de VVA fase 1 zijn te vinden in document [137431_23-010.408_rep_final02_VVA-1 A44 vier urgente kunstwerken].

3.4

Nautische veiligheid

Het beperken van risico's van personen en objecten vanwege transport over zee of binnenwateren.

ID	Risicovolle activiteit
1	Botsing tussen boten tijdens vervanging Kaagbrug en Hoofdvaart
2	Botsing met objecten en boten tijdens vervanging Kaagbrug en Hoofdvaart

In dit project is er één kunstwerk waar sprake is van nautische veiligheid; de Kaagbrug. Hier vindt zowel recreatievaart als beroepsvaart plaats. Recreatievaart vindt doorgang, maar de beroepsvaart kan mogelijk vanwege de werkzaamheden (tijdelijk) worden gestremd. Ter plaatse van de werkzaamheden dienen borden te worden geplaatst om te informeren. Er dient door ON een vaarwegmanagementplan te worden opgesteld. Er is een vast deel bij de Kaagbrug welke tijdens de werkzaamheden wel gebruikt kan worden. Mogelijk zal tijdens specifieke werkzaamheden gebruik worden gemaakt van een stremming indien nodig.

In de RI&E (bijlage) zijn de risico's inclusief beheersmaatregelen verder uitgewerkt (die tot nu toe bekend zijn).

3.5 Veiligheid tegen overstromingen

Het beperken van risico's van personen of objecten met betrekking tot hoog water

Het wettelijk kader is de Waterwet. De relevante waterhuishoudkundige veiligheidsrisico's voor het ontwerp betreffen overstroming vanuit oppervlaktewater en wateroverlast veroorzaakt door neerslag of grondwater. Binnen deze fase zijn er geen risico's geïdentificeerd/verwacht binnen dit thema.

3.6 Externe veiligheid

Het beperken van risico's van personen in de omgeving van een inrichting of transportroute voor overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Binnen deze fase zijn er geen risico's geïdentificeerd/verwacht binnen dit thema. Het zou kunnen dat de A44 een routing heeft voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Dit zou tijdens de uitvoeringsfase een raakvlak zijn. Echter is dit tot nu toe nog niet bekend.

3.7 Veiligheid beweegbare objecten

Machineveiligheid:

Machineveiligheid zorgt ervoor dat de machines die bij het werk worden gebruikt veilig zijn voor zowel bedienaars (werknemers) als gebruikers.

De RWS werkwijze m.b.t. machineveiligheid is uitgewerkt in het "Kader toepassing wetgeving machineveiligheid beweegbare objecten HWN, HVWN en HWS". Het kader beschrijft aan de hand van primaire processen aanleg, planmatig beheer, variabel onderhoud en vast onderhoud enkel onderwerpen zoals, wat is een machine, welke wet- en regelgeving is van toepassing, wanneer CE-markering (Conformité Européenne), wie is de fabrikant, de verantwoordelijkheden van RWS en de opdrachtnemer.

De Kaagbrug, welke onderdeel is van de projectscope, bevat een beweegbaar mechanisme (panama wielaandrijving) om de brug te openen voor scheepsvaart. Door deze beweegbare machine ontstaan risico's tijdens de uitvoeringsfase en onderhoudsfase zoals beknelling tussen beweegbare delen. In de RI&E (bijlage) zijn risico's m.b.t. beknelling opgenomen.

Voor machineveiligheid wordt een machineveiligheidsplan opgesteld met een bijbehorende risicobeoordeling (RiBo). Risico's met betrekking tot dit veiligheidsdomein zijn hierin opgenomen [Machineveiligheidsplan Kaagbrug versie 0.2].

3.8 Elektrische veiligheid

Voor meer info zie [de RWS intranetpagina Bedrijfsvoering Elektrische Installaties](#)

Rijkswaterstaat heeft op diverse plaatsen langs het tracé elektrische installaties. Om een veilige bedrijfsvoering te garanderen moeten de veiligheidsrisico's beperkt worden. Bij elektrische veiligheid kan worden gedacht aan risico's tijdens werkzaamheden aan elektrische installaties.

Voor de elektrische installatie zal er in de uitvoeringsfase een gedelegeerd installatie verantwoordelijke (G-IV) moeten worden aangewezen. De technische en functioneel

installatie verantwoordelijken (T-IV en F-IV) die nu al in functie zijn werken in nauw verband samen met de G-IV. Hierover dient te zijner tijd met de beheerder worden afgestemd.

Voor werken aan hoog- en laagspanningsinstallaties zijn de NEN 3140 (Laagspanning) en NEN 3840 (Hoogspanning) van toepassing. Werkzaamheden aan dit soort installaties dienen te worden uitgevoerd conform deze normen. Het hoogst haalbare veiligheidsniveau (bronaanpak arbeidshygiënische strategie) dient ten allen tijden als uitgangspunt te worden genomen. In dit geval houdt dit in dat installaties en kabels spanningsloos worden gemaakt indien mogelijk. Aangezien de Kaagbrug een brugkelder bevat kan hier sprake zijn van elektrocutiegevaar vanwege de aanwezige installaties en onder spanning staande (besturings-)kasten.

Risico's m.b.t. tot elektrische objecten of installaties zijn opgenomen in de RI&E (bijlage).

ID	Risicovolle activiteit
1	Werken aan/nabij laagspanningsinstallaties
2	Werken aan/nabij hoogspanningsinstallaties
3	Elektrocutiegevaar vanwege het raken van onder spanning staande kabels

3.9 Tunnelveiligheid

Het borgen van veiligheid van het verkeer dat gebruik maakt van tunnels (of tunnelachtige constructies) maar ook verdiepte liggingen

Voor dit veiligheidsdomein zijn geen risicovolle activiteiten of risico's geïdentificeerd vanwege de afwezigheid van een tunnel.

3.10 Constructieve veiligheid

Het beperken van risico's voor personen met betrekking tot het bezwijken van of het ontstaan van schade aan een constructie

Dit aspect is goed afgedekt middels Wet- en Regelgeving met o.a. het Bouwbesluit 2012 en de EuroCodes en voor een deel wordt dit standaard opgenomen in ontwerp- en bouwcontracten. Bij aanvraag van de bouwvergunning dient aan de relevante eisen uit het Bouwbesluit te zijn voldaan.

Gezien de huidige staat van de kunstwerken binnen dit project, is de constructieve veiligheid van groot belang. Dit is de reden waarom dit project wordt uitgevoerd. De vervanging/renovatie van de kunstwerken is om de constructieve veiligheid te borgen.

Tijdens de werkzaamheden worden funderingen vervangen en verplaatst waardoor er diverse momenten zijn waar de constructieve veiligheid moet worden beoordeeld. Ook wordt en bij de Kaagbrug een nieuwe constructie gebouwd waarop een 4-0 systeem wordt toegepast. Hiervoor geldt ook dat de constructieve veiligheid moet zijn geborgd om risico's te voorkomen.

ID	Risicovolle activiteit
1	Bezwijken van constructie tijdens vervangende werkzaamheden

3.11 Sociale veiligheid

Mate waarin mensen beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen persoonlijk leed door misdrijven (criminaliteit), overtredingen en overlast door andere mensen.

ID	Risicovolle activiteit
1	Dreiging/intimidatie door omgeving

Tenslotte wordt de vormgeving van het definitieve ontwerp ook afgestemd met betrokken omgevingspartijen (gemeenten, bewoners e.d).

In het contract dat richting de aannemer wordt verstuurd is een eis opgenomen voor het uitvoeren van een CPTED-toets op het ontwerp. CPTED staat voor Crime Prevention Through Environmental Design, waarbij het doel is om bij te dragen bij de sociale veiligheid via de omgeving.

In de RI&E (zie bijlage) zijn risico's opgenomen die tot nu toe bekend zijn binnen het thema sociale veiligheid.

3.12 Brandveiligheid

Het beperken van risico's voor personen met betrekking tot brand en de gevolgen van brand voor een constructie

Voor de Kaagbrug geldt dat de basculekelder wordt vervangen. Hierin staan machines waardoor sprake is van het risico tot brand. Dit kan voorkomen tijdens toekomstig onderhoud en beheer. Daarom dient bij het ontwerpen van de kelder rekening te worden gehouden met de eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 in het kader van brandveiligheid. Tevens dient tijdens de realisatie sprake te zijn van aanwezigheid van tijdelijke brandblusvoorzieningen indien de normale voorzieningen niet gebruikt kunnen worden tijdens de werkzaamheden.

3.13 Integrale beveiliging

Het beperken van risico's voor medewerkers, goederen, gebouwen en terreinen.

Integrale beveiliging omvat Security (fysieke beveiliging), Cybersecurity, Privacy en Integriteit.

3.13.1 Security (fysieke beveiliging)

Het kaderstellend document voor dit veiligheidsdomein betreft het RWS Handboek Security. De kelder van de Kaagbrug is een locatie welke moet voldoen aan de securitymaatregelen uit het RWS Handboek. Dit houdt in dat er een aantal beveiligingsmaatregelen moeten worden genomen om te voorkomen dat er sprake is van ongeautoriseerde toegang.

ID	Risicovolle activiteit
1	Betreden van werklocatie of diefstal materieel/materiaal door onbevoegden

3.13.2 Cybersecurity

Vanwege de Kaagbrug speelt het thema cybersecurity een rol binnen het project. In de Vraagspecificatie Eisendeel (VSE) en Vraagspecificatie Procesdeel (VSP) zijn eisen opgenomen omtrent cybersecurity, industriële automatisering. De CIV-groep binnen RWS is bezig met dit onderwerp. In dit IVP en de RI&E zijn geen cybersecurity risico's opgenomen.

3.13.3 Privacy

Geen restrisico's / Niet van toepassing in deze fase van het project

3.13.4 Integriteit

Afspraken die gemaakt zijn in het kader van integer omgaan met vertrouwelijke informatie:

- Zorgvuldig omgaan met aanbestedingsstukken en interne projectdocumenten
- Geen (telefonisch) overleg in het openbaar over aanbestedingsstukken en andere interne aangelegenheden

3.14 Spoorveiligheid

Bij alle werkzaamheden die invloed hebben op spoorinfrastructuur is de regelgeving van Rail-alert (www.railalert.nl) van toepassing. Rail-alert ontwerpt als stichting het arbeidsveiligheidsbeleid namens de partijen uit de spoorbranche. Op dergelijke werkzaamheden is het Normkader Veilig Werken (NVW) en het Voorschrift Veilig werken(VVW) van toepassing welke zijn te vinden op de site van Rail-alert. Rail-alert heeft voor alle spoorwerkzaamheden een veiligheidssysteem ontworpen met persoonlijke certificering voor werknemers. De werknemers dienen hiervoor een korte opleiding te voltooien.

Er worden geen werkzaamheden aan of op het spoor uitgevoerd, maar wel in de nabijheid van een spoorviaduct. Werkzaamheden waarbij trillingen vrijkomen, zoals funderingspalen plaatsen, heiwerkzaamheden of grondverplaatsing kan invloed hebben op de veilige berijdbaarheid van het spoor. Hierin zit een belangrijk raakvlak met ProRail. Risico's m.b.t. spoorveiligheid zijn opgenomen in de RI&E.

ID	Risicovolle activiteit
1	Veilige berijdbaarheid komt in het geding door werkzaamheden

3.15 Overige project specifieke veiligheidsaspecten (geen RWS veiligheidsdomein)**3.15.1 Hulpverlening; Het borgen van de bereikbaarheid van de hulpdiensten**

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is hulpverlening een belangrijk onderwerp. Indien ongevallen zich voordoen, dienen de aanrijdroutes voor de hulpdiensten bekend te zijn en vrij te zijn. Ook voor na de realisatie dient rekening te worden gehouden met hoe de hulpverlening ter plaatse kan komen. Dit uit zich echter al in het ontwerp van de kunstwerken en bouwlocaties. Ook dienen de werkzaamheden geen belemmering te zijn voor de hulpdiensten om de omgeving te kunnen voorzien van spoedeisende hulp.

Ook indien hulpverlening nodig is, dient bij de Hoofdvaart rekening te worden gehouden met hulpdiensten welke kunnen oversteken. Op maaiveldniveau is enkel de tijdelijke brug aanwezig (4-0 systeem voor de A44) waar eventueel kan worden overgestoken.

ID	Risicovolle activiteit
1	Calamiteiten/vluchtroutes zijn niet te gebruiken vanwege blokkering
2	Hulpdiensten kunnen niet ter plaatse komen
3	Hulpdiensten kunnen door de werkzaamheden niet bij de omgeving komen

4	Oversteken voor hulpdiensten tijdens werkzaamheden bij de Hoofdvaart
---	--

3.16 Integraal Veiligheidsdossier

Binnen het project wordt tijdens de ontwerpfase per kunstwerk een Integraal Veiligheidsdossier (IVD) opgesteld voor het huidige object. Hierin worden object specifieke risico's benoemd welke de aannemer dient over te nemen. Na overdracht aan de aannemer dienen tijdens de uitvoering en na de realisatie de IVD's te worden herzien en aangevuld met de nieuwe situatie. Het IVD is daarmee een dynamisch document dat per fase wordt geactualiseerd.

4 Afspraken en organisatie

In dit hoofdstuk worden wederzijdse afspraken voor de uitvoering van maatregelen zoals genoemd in het vorige hoofdstuk beschreven.

4.1 Projectorganisatie

Om de samenwerking zo goed mogelijk te laten verlopen, vormen de volgende MT/IPM-rollen de projectorganisatie:

- Projectmanager (PM);
- Contractmanager (CM);
- Omgevingsmanager (OM);
- Manager Projectbeheersing (MPB);
- Technisch Manager (TM).

Daarnaast worden de MT/IPM-rollen ondersteund door een team met aanvullende adviesrollen.

4.2 Invulling V&G-coördinatie door OG en ON

De OG is eindverantwoordelijk voor een veilig areaal en handhaving van de veiligheidshuisregels van het areaal. Tijdens de contractvoorbereidingsfase geeft de OG invulling aan zijn deel van de V&G-coördinatie ontwerpfasen. Na gunning draagt de OG het veiligheidsdossier van het areaal formeel over aan de ON. Invulling van de coördinator ontwerpfasen, en daarbij de vergewisplicht, ligt formeel bij de technisch manager. Echter geldt dat elke IPM-rolhouder zich verantwoordelijk moet voelen om invulling te geven aan de vergewisplicht. Het doel hiervan is om ieder lid van het IPM-team verantwoordelijk te laten voelen om deze vergewisplicht te dragen.

De taken van de Coördinator uitvoeringsfasen zijn wettelijk aan de ON toegewezen. In het contract is eveneens de coördinatie van neven-opdrachtnemers, derden en voorgeschreven zelfstandige hulppersonen aan de ON toegewezen. Deze coördinatie is met name van belang voor borging en beheersing van de samenlooprisico's voortkomend uit de samenwerking door meerdere werkgevers en de wisselwerking met doorgaande exploitatiewerkzaamheden.

Naleving van maatregelen

In de ontwerp RI&E's (behorend bij dit IVP, verwijzing in bijlage) worden beheersmaatregelen genoemd waarop toezicht moet worden gehouden op de naleving van deze opgenomen maatregelen. Het IPM-team is verantwoordelijk voor het nemen van de OG maatregelen en het erop toezien dat de ON de maatregelen uitvoert.

4.3 Afspraken over 'buiten' werkzaamheden op de projectlocatie

- Melding werkzaamheden bij V&G-coördinator en PIV OG
- Gebruik van PBM's
- Uitvoering LMRA
- Bij risicovolle werkzaamheden dient een V&G-plan te worden opgesteld die is afgestemd en beoordeeld met/door OG.
- Incidenten registratie en afhandeling (opstellen calamiteitenplan)

4.4 Afspraken over locatiebezoeken tijdens de voorbereidende fase

- Tijdens het bezoeken van een of meerdere locaties dient gebruik te worden gemaakt van de afgesproken PBM's (reflecterend vestje/jas en broek, veiligheidsschoenen en afhankelijk van de aard van werkzaamheden een veiligheidshelm);
- Bij het bezoeken van de locatie tijdens de voorbereidende fase dient de PIV en TM op de hoogte te worden gesteld;
- In het geval van incidenten wordt gehandeld, gemeld en geregistreerd conform de werkwijze benoemd in paragraaf 4.5.

4.5 Afspraken over incidenten melding en afhandeling

RWS heeft voor de registratie en afhandeling van incidenten een gestandaardiseerde werkwijze en afspraken. Deze staan hieronder vermeld.

Deze zijn meer toegespitst op de werkzaamheden tijdens de uitvoering van de bouw, maar kunnen ook van toepassing zijn wanneer derden (ON) werkzaamheden uitvoering in opdracht van RWS in het kader van de voorbereiding, bijvoorbeeld conditioneringsonderzoeken of locatie bezichtigingen.

Voorbeelden van incidenten die gemeld dienen te worden:

- Dodelijke ongevallen
- Ongevallen met ernstig letsel
- Incidenten met letsel
- Onveilige situaties en bijna ongevallen

Incidenten dienen te allen tijde gemeld te worden bij de contractmanager (CM), V&G-coördinator en via de 0800-8002-lijn en/of bulkmeldingen systeem. Het incident dient geregistreerd te worden in het eigen veiligheidsmanagementsysteem en in SAM (via de 0800-lijn).

Het incident wordt behandeld binnen het eerstvolgende periodieke OG-ON-overleg. Daarnaast dienen vervolgacties te worden afgesproken om risico op herhaling te verkleinen. Eventueel volgt er een incidentenonderzoek. OG en ON bepalen in overleg de noodzaak hiervoor. Indien men afwijkende meningen heeft of er wel of geen onderzoek moet plaatsvinden is de mening van OG leidend.

De technisch manager (TM) dan wel project adviseur integrale veiligheid (PIV) dient erop toe te zien dat acties worden afgehandeld. De exacte rolverdeling bij incidenten dient verder te worden uitgewerkt in een calamiteitenplan dat opgesteld wordt door ON op basis van de in dit en navolgende hoofdstuk beschreven procedureafspraken. Ten behoeve van de conditionerende onderzoeken is dat vastgelegd in het V&G-plan van de uitvoerende partij.

Afhandeling incidenten en bijna-incidenten door ON:

- De melding van incidenten en (bijna) incidenten maakt deel uit van de kwartaalopgave die de opdrachtnemer moet opstellen, verplicht via format bulkmeldingen RWS).
- Opdrachtnemer dient databases, registers en systemen operationeel en geïmplementeerd te houden.
- Afhankelijk van de ernst van het letsel bij een incident dient de Opdrachtnemer een melding te doen bij de Inspectiedienst SZW.
- Alle incidenten op bouwlocaties dient Opdrachtnemer te melden aan de contractmanager. Opdrachtnemer dient elk ongeval, zoals bedoeld in het

contract, binnen 24 uur te rapporteren aan de contractmanager (ernstige incidenten, gelijk melden aan CM RWS, na melden aan nood- en hulpdiensten)

- In onderstaande tabel is aangegeven welke actie(s) Opdrachtnemer moet uitvoeren, afhankelijk van het soort incident dat zich heeft voorgedaan.
- Opdrachtnemer dient na het optreden van een incident een (reactieve) incidentenanalyse uit te voeren. Tot een incident worden ook verkeersincidenten met schade en/of persoonlijk letsel gerekend ten gevolge van de door de Opdrachtnemer uitgevoerde werkzaamheden.
- Afhankelijk van de ernst en impact van een incident kan de Opdrachtgever besluiten om een veiligheidsanalyse te laten uitvoeren. Opdrachtnemer dient hieraan medewerking te verlenen.
- Opdrachtnemer dient de analyses van (bijna) ongevallen te registreren in het bulkmeldingen systeem.

Soort incident	Criteria	Acties Opdrachtnemer
Klein incident	- Geen gevolgen voor het project t.a.v. het halen van mijlpalen. - Geen gevolgen voor de omgeving/ verkeersdeelnemers. - Geen ernstig letsel.	- Afhandeling door Opdrachtnemer. - Opdrachtnemer rapporteert achteraf aan Opdrachtgever (RWS).
Groot Incident	- (mogelijke) Gevolgen voor het project t.a.v. het halen van mijlpalen. - Hinder voor de omgeving / verkeersdeelnemers.	- Opdrachtnemer handelt conform zijn calamiteitenplan (inschakeling hulpdiensten). - Opdrachtnemer meldt incident direct aan de contractmanager.

Tabel 4.1 Incidentenoverzicht

4.5.1

Registratie van ernstige ongevallen en veiligheidsincidenten

Voor het registreren van ernstige ongevallen en veiligheidsincidenten (zowel fysiek als digitaal) dient de ON de opdrachtgever ter kennis te brengen. De volgende gegevens dienen ten minste te worden geregistreerd t.a.v. arbeidsongevallen:

- Het aantal arbeidsongevallen in het kader van de Overeenkomst waarbij sprake is van verzuim van ten minste 1 werkdag
- Het aantal in het kader van de Overeenkomst gewerkte uren van alle (zelfstandige) hulppersonen van de ON.
- De gebeurtenis, oorzaken, gevolgen, de basisrisicofactor en de te genomen/te nemen (directe)acties.

4.6

Calamiteiten

In het geval zich een ernstig incident voordoet op de projectlocatie (tijdens bijvoorbeeld bij conditionerings-werkzaamheden of de daadwerkelijke vervanging van de objecten) dient het RWS IPM team geïnformeerd te worden over dat incident (het streven is binnen één uur). De kans op een ernstig incident bij buitenwerkzaamheden bestaat altijd, daarom zijn in paragraaf 4.5 de afspraken beschreven voor het project.

Door ON dient een calamiteitenplan te worden opgesteld. Hierin dient ten minste het volgende te zijn opgenomen:

- a) hoe mogelijke calamiteitensituaties vooraf worden geïnventariseerd;
- b) hoe potentiële calamiteitensituaties vroegtijdig kunnen worden gesignaleerd en gecommuniceerd met Opdrachtgever en Hulpdiensten;
- c) een overzicht van de namens Opdrachtnemer benoemde hulpverleners en coördinatoren, waaronder een piket hebbende verantwoordelijke ten behoeve van informatie uitwisseling tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer;
- d) de wijze waarop de coördinatie tijdens calamiteiten en Incidenten plaatsvindt;
- e) de taakverdeling bij calamiteiten en Incidenten;
- f) de instructies voor de organisatie van Opdrachtnemer voor de handelwijze in geval van calamiteiten en Incidenten, met specifieke aandacht voor bijzondere gevaren en snelle informatieve opschaling;
- g) de acties ter voorkoming van escalatie en het beperken van gevolgschade indien escalatie onverhoopt toch plaats zal vinden;
- h) de wijze waarop Opdrachtnemer registreert hoeveel gevaarlijke stoffen, zoals te gebruiken of vrijkomend bij de Werkzaamheden, op welke plek en op welk moment aanwezig zijn;
- i) de beschikbaarheid van de benodigde hulpmiddelen;
- j) een overzicht van alle bij het calamiteitenplan betrokken belanghebbenden, inclusief een beschrijving van hun belang;
- k) de communicatie met alle onder sub j) geïnventariseerde belanghebbenden;
- l) beschrijving van competenties van hulpverleners en coördinatoren;
- m) planning en organisatie van opleiding, oefeningen en evaluaties.

Indien de werkzaamheden op de projectlocatie zijn gestart dient in overleg met de opdrachtgever en de opdrachtnemer(s) en het MIR, afspraken te worden gemaakt over het eens per jaar testen van de noodprocedure. Bij het opstellen van het calamiteitenplan dient ook sprake te zijn van afstemming/aansluiting met het calamiteitenplan van Rijkswaterstaat en van de opdrachtnemer.

4.6.1 *BHV (Bedrijfshulpverlening kantoor RWS)*

De bedrijfshulpverlening voor tijdens de conditionerende onderzoeken is geregeld in het V&G-plan van de uitvoerende partij. Tijdens de werkzaamheden op locatie voor het vervangen/renoveren van de kunstwerken dient ook de bedrijfshulpverlening te zijn uitgewerkt door de uitvoerende partij.

4.7 **Samenwerking**

In overleg met de veiligheidsadviseur van RWS en de veiligheidskundigen van de ON worden ten minste de volgende activiteiten verder opgepakt ten aanzien van samenwerking op gebied van veiligheid:

- Een periodiek voortgangsoverleg waarin veiligheid speciale aandacht krijgt (frequentie moet nog worden bepaald)
- Evalueren van activiteiten en incidenten.
- Gezamenlijk uitvoeren van veiligheidsinspecties

4.7.1 *Veiligheid in overleggen*

Om continu aandacht voor veiligheid te hebben is het belangrijk om veiligheid als onderwerp op de agenda van overleggen te plaatsen. Hierdoor wordt veiligheid regelmatig besproken.

Overleggen waar dit vast op de agenda staat, zijn in de huidige fase nog niet bepaald. Indien deze bekend zijn, kunnen deze hier worden aangevuld. Overige afspraken

Naast bovenstaande afspraken dienen voorafgaand aan de uitvoering afspraken te worden gemaakt over onderstaande onderwerpen:

- Periodieke actualisatie van IVP, RI&E, BTO en IVD door ON;
- Extern Overleg;
- Communicatie op de bouwplaats;
- Escalatie.

4.8 Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's)

Voordat je buiten werkzaamheden gaat uitvoeren moet bepaald worden welke persoonlijke beschermingsmiddelen noodzakelijk zijn voor het locatiebezoek. We maken hier onderscheid naar de locatie van het bezoek en/of er een derde partij (bijvoorbeeld het ingenieursbureau) al werkzaamheden uitvoert op de locatie.

Tijdens locatiebezoek **ZONDER** werkzaamheden

Locatiebezoek op openbare weg (niet snelweg):

- Gewenst om een veiligheidshesje/jas (RWS Oranje) te dragen en bij duisternis/ slecht weer ook een oranje reflectiebroek.

Locatiebezoek van de weg af of langs autosnelweg:

- Veiligheidshesje/jas (RWS Oranje)
- Veiligheidsbroek (bij slecht weer of duisternis)
- Veiligheidsschoenen
- Veiligheidshelm

Afhankelijk van de situatie/werkzaamheden:

- Gehoorbescherming / handschoenen / veiligheidsbril / zwemvest / doorwerkbroom¹

Tijdens locatiebezoek **MET** werkzaamheden van een derde partij (ingenieurs bureau) worden de PBM's afgestemd met de projectleider van de derde partij.

Voor de conditionerende onderzoeken kan het V&G-plan geraadpleegd worden voor de benodigde PBM's.

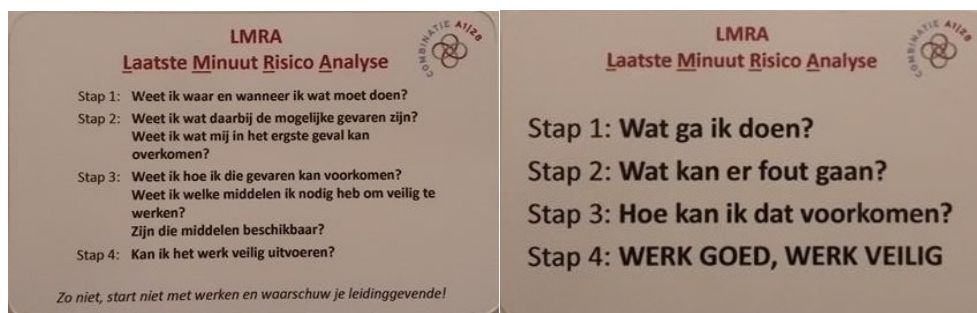
4.9 LMRA-principes

Vlak voordat werkzaamheden worden uitgevoerd op de locatie wordt altijd een Laatste Minuut Risico Analyse (LMRA) uitgevoerd. De LMRA wordt uitgevoerd door voorafgaand aan de werkzaamheden antwoord te geven op de volgende vragen:

- Weet ik waar en wanneer ik wat moet doen?
- Weet ik wat daarbij de mogelijke gevaren zijn en weet ik wat mij in het ergste geval kan overkomen?
- Weet ik hoe ik de gevaren kan voorkomen en weet ik welke middelen ik nodig heb om veilig te werken? Zijn deze middelen beschikbaar?
- Kan ik het werk veilig uitvoeren?

Voor het uitvoeren van een LMRA is een LMRA kaartje beschikbaar (zie afbeelding vb project knooppunt Hoevelaken). Een dergelijk LMRA kaartje is beschikbaar via de adviseur integrale veiligheid.

¹ Bij duisternis wordt ook het dragen van een reflecterende doorwerkbroom vereist



4.10 Locatiebezoeken

Bij het uitvoeren van een locatiebezoek dient in het kader van de voorbereiding rekening te worden gehouden met:

- **Verkrijgen van betredingstoestemming** voor de locatie, indien geen eigendom van Rijkswaterstaat. Hiervan is in sommige gevallen sprake als de locatie wordt betreden via onderliggend wegennet en de opstap locatie niet van het Rijk is (maar bijvoorbeeld van de gemeente). Of RWS eigenaar is kan worden uitgezocht met RWS vastgoed adviseurs
- **Melding van betreding van de locatie aan de wegbeheerder**, via verkeersloket Zuid Holland al dan niet middels een zogenaamde SPIN-melding. In principe is de proceduredtijd voor een dergelijke melding 3 weken, maar afhankelijk van de werkzaamheden (wat voor bezoek is het) kan dit korter worden. Het verdient dus de aanbeveling altijd even persoonlijk contact op te nemen met het verkeersloket
- **Melding locatiebezoek bij V&G coördinator ontwerpfasen (RWS)** en/of PIV
- **Veiligheidsinstructie doorlopen.**
- **Verkrijgen RVV ontheffing**
- **Opleiding op orde:** VCA VOL, GPI, e-learning veiligheid

Opmerking: indien je locatiebezoek bij reeds gemelde werkzaamheden van bijvoorbeeld een ingenieursbureau wordt uitgevoerd, dien je het locatiebezoek af te stemmen met de projectleider van de derde partij die de werkzaamheden uitvoert. Zo nodig kunnen zij een wijzigingsmelding aan het verkeersloket Zuid-Holland doorgeven.

4.11 Samenvatting werkinstructie locatiebezoek

Bij locatiebezoeken (ook buiten de bouwplaats!) dienen de volgende spelregels in acht worden genomen:

1. Je hebt de veiligheidsinstructie (checklist) doorlopen
2. Locatiebezoek is gemeld bij verkeersloket of verloopt via derde partij
3. Je beschikt over de juiste PBM's en weet hoe deze moeten worden gebruikt
4. Bepalen van persoonlijke maatregelen
5. Je voert een LMRA uit voor de start van het werk op locatie

5 Wijze van toezicht

Tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden is toezicht nodig op de uitvoering van het werk. In sommige gevallen is ook bij de voorbereidende werkzaamheden toezicht gewenst of zelfs noodzakelijk. In de huidige fase van het project is er echter nog geen sprake van toezicht omdat er nog geen 'buiten' werkzaamheden plaatsvinden op de projectlocatie.

Zodra 'buiten' werkzaamheden starten dient duidelijk te zijn hoe het (eventueel) benodigde toezicht hierop is georganiseerd en moet dit worden vastgelegd in het IVP. Vooruitlopend op de invulling hiervan is hieronder aangegeven hoe het toezicht over het algemeen in RWS-projecten wordt vormgegeven.

5.1 Veiligheidstoezicht vanuit RWS

In het Kader Integrale Veiligheid in Project (RWS) wordt voorgeschreven dat minimaal één keer per jaar een Safety Walk uitgevoerd dient te worden en regelmatig veiligheidsrondes gelopen moeten worden. In de huidige fase van het project is nog niet bepaald met welke frequentie deze veiligheidsrondes worden uitgevoerd en wie de capaciteit heeft om deze uit te voeren.

5.2 Veiligheidstoezicht vanuit ON

Onderstaande zaken dienen voorafgaand aan de uitvoering van het project nader vastgesteld/ingevuld te worden (niet uitputtend):

- Formele vaststelling veiligheidscoördinator uitvoeringsfase (VGCU)
- Veiligheid- en gezondheidscoördinatie en afstemmingscoördinatie
- Veiligheids(voortgang)rapportages
- Werk- en afstemmingsoverleggen
- VMS ON

5.3 Meldingsplicht Nederlandse Arbeidsinspectie

Een melding aan de toezichthouder is vereist. Dit betreft de invulling van artikel 2.27 van het Arbobesluit. De opdrachtgever meldt de toezichthouder vóór de aanvang van de werkzaamheden op de bouwplaats de voorgenomen totstandbrenging van een bouwwerk, als:

- De geraamde duur van de totstandbrenging van het bouwwerk meer dan 30 werkdagen beslaat en op die bouwplaats meer dan 20 werknemers tegelijkertijd arbeid zullen gaan verrichten, of;
- Met de totstandbrenging van het bouwwerk meer dan 500 mensdagen zullen zijn gemoeid.

Na aanbesteding, wanneer opdrachtnemer bekend is, wordt indien van toepassing het project door de opdrachtnemer namens de opdrachtgever aangemeld bij de betrokken regionale vestiging van de Nederlandse Arbeidsinspectie. De kennisgeving bouwwerk kan worden ingevoerd via: <https://www.nlarbeidsinspectie.nl/>.

6 Verantwoording van BTO-keuzen

BTO-keuzes (Bouw, Technische en Organisatorische keuzes) worden door het projectteam en opdrachtnemers voortdurend gemaakt aan het ontwerp om dit in algemene zin te verbeteren. Vaak is het doorvoeren van een BTO-keuze gericht op het verbeteren van de veiligheid tijdens aanleg of in gebruik hebben van het ontwerp, maar er kan ook een verbetering zijn die de uitvoering van het werk vergemakkelijkt of financieel efficiënter is. Indien een BTO-keuze effect heeft op de (arbeids-)veiligheid van het ontwerp of uitvoering daarvan dient dit te worden vastgelegd en afgewogen.

Tijdens de ontwerpfase is onderhavig IVP opgesteld welke tijdens de realisatiefase dient te worden geactualiseerd gericht op de uitvoering. Ook is een centraal dossier met BTO-keuzes als bijlage opgenomen (zie bijlage E). Het dossier is ten eerste male gevuld op aangeven van de adviseurs van het technisch team, de technisch manager (TM) en veiligheidscoördinator ontwerpfase (VGCO). Het betreft hier met name BTO-keuzes welke zijn gemaakt tijdens de voorgaande verkenningsfase, planfase en contractvoorbereidingsfase bij het verder uitwerken van het toenmalig ontwerp. Bij wijzigingen in het ontwerp in de toekomst zal de BTO-keuzelijst dan ook geactualiseerd moeten worden.

Een overzicht van de BTO-keuzes is als bijlage toegevoegd.

7 Opleiding en instructie

7.1 Opleiding en instructie OG

Ten aanzien van opleiding en instructie zijn onderstaande algemene uitgangspunten van RWS van toepassing:

- Alle projectmedewerkers van Rijkswaterstaat hebben de e-learning Integrale Veiligheid gevolgd op het Leerportaal van I&W.
- Alle projectmedewerkers van Rijkswaterstaat die op de bouwplaats komen zijn VCA-VOL gecertificeerd.
- Alle projectmedewerkers van Rijkswaterstaat die op een bouwplaats komen van een aannemer, die aangesloten is bij de Governance Code Veiligheid in de Bouw, beschikken over een geldige GPI.

Het projectteam van Rijkswaterstaat heeft het streven om te werken en denken vanuit een hoog veiligheidsbesef. Dat vraagt om training en opleiding. Daarom volgen alle projectmedewerkers van Rijkswaterstaat een 'Safety Leadership Training' die door een externe trainer begeleid wordt. Deze training draagt bij aan de groei in veiligheidscultuur en veiligheidsbewustzijn in het projectteam.

7.1.1 *E-learning Integrale Veiligheid*

Conform het algemene veiligheidsbeleid van RWS dienen alle projectteamleden de e-learning Integrale Veiligheid (IV) te hebben gevolgd als ze bij het project aansluiten.

Het PMT heeft vastgesteld dat zij het algemeen veiligheidsbesef van teamleden zeer belangrijk vindt en om deze reden het volgen van de e-learning hoog op haar prioriteitenlijst heeft geplaatst.

De Projectadviseur Integrale Veiligheid (PIV) geeft hier structuur aan en in overleg met het projectsecretariaat zal een lijst worden bijgehouden met teamleden welke de e-learning hebben voltooid.

Eveneens worden de eerdergenoemde opleidingen (VCA-VOL & GPI) en sinds 2023 de RWS Veiligheidsintroductie geregistreerd per projectmedewerker.

7.1.2 *Veiligheid en (nieuwe) medewerkers*

Veiligheid wordt door collega's verschillend beleefd. De veiligheidsbeleving van de collega's is onder andere afhankelijk van de ervaringen met veiligheid maar ook met de wijze waarop veiligheid onderdeel uitmaakt van de dagelijkse werkzaamheden.

De e-learning Integrale veiligheid moet door alle collega's worden gevolgd, ook door nieuwe medewerkers.

Alle trainingen en instructies worden geregistreerd in een opleidingen matrix. Deze matrix wordt beheerd door de Integraal Veiligheidkundige (PIV) van het project. De matrix is toegevoegd in bijlage E.

7.2 Opleiding en instructie opdrachtnemer

Bij de uitvoering is de hoofdaannemer (ON) verantwoordelijk voor de coördinatie en instructies richting eigen werknemers, onderaannemers, personeel van de opdrachtgever en bezoekers van de bouwplaats.

Eisen gesteld aan een goede voorlichting:

- De voorlichting en instructie afstemmen op de kennis, kunde en taal van de werknemer;
- De voorlichting en instructie in woord en schrift ter beschikking te stellen in een voor de werknemer begrijpelijke taal;
- De voorlichting en instructie afstemmen op de resultaten van de RI&E;
- Aantoonbaar te maken dat de voorlichting en instructie heeft plaatsgevonden;
- De voorlichting en instructie aanpassen als gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding geven;
- Bijzondere groepen, zoals werknemers jonger dan 18 jaar daarbij extra aandacht geven;
- Werknemers wijzen op een gebruiksaanwijzing van arbeids- of persoonlijke beschermingsmiddelen en toezien op het juiste gebruik ervan;
- Werknemers wijzen op het gevaar van machines in de directe omgeving, ook als ze van deze machines niet rechtstreeks gebruikmaken.

Bijlage A RI&E ontwerp

De RI&E's bijkomstig bij dit IVP voor elk kunstwerk, wordt separaat aangeleverd als bijlage.

Bijlage A1 Ontwerp RIE Hoofdvaart

Bijlage A2 Ontwerp RIE Kaagbrug

Bijlage A3 Ontwerp RIE Lisserweg

Bijlage A4 Ontwerp RIE Nieuwerkerkertocht

Bijlage B Meest wezenlijke lessen van 4 jaar incidenten onderzoek RWS

Een onderzoeksbureau die 4 jaar incidentonderzoeken voor RWS heeft uitgevoerd heeft een lijst met 22 meest wezenlijke lessen opgesteld.

1. In innovatieve projecten is extra alertheid op en kennis van eventuele veiligheidsrisico's nodig. Bij niet of moeilijk in te schatten van veiligheidsrisico's is het voorzorgprincipe van toepassing
2. Het proces van verkeersmaatregelen vereist een strakke aanpak. Het gaat zowel om het proces van vergunningverlening of de uitvoering van de maatregelen
3. Een risicoanalyse is altijd nodig. Gebruik methodes die geschikt zijn voor het doel waarop de analyse moet worden uitgevoerd. Houd altijd rekening met bijzondere (gebruiks)omstandigheden of een ander gebruik dan waarvoor het in oorsprong voor bedoeld is geweest. Maak een bewuste afweging van het restrisico
4. Zorg dat iedereen beschikt over de benodigde kennis en vaardigheden
5. Handel bewust (heb je de juiste mensen, middelen enz.) en wees je bewust van eventuele eigen onbekwaamheden
6. Houd er in een ontwerp rekening mee dat mensen onbewust onbekwaam kunnen handelen
7. Kijk goed naar de taakinrichting en de ergonomie van de bedieningsruimten en situaties waarin specifieke veiligheidshandelingen van gebruikers worden verwacht zoals bij bruggen en sluizen
8. Zorg dat de documentatie van de assets op orde is zijn. Op een dag heb je ze echt nodig
9. Handel in zeer gevaarlijke situaties beslist volgens de procedure of instructie. Of als er toch moet worden afgeweken, weeg de veiligheidsrisico's eerst zorgvuldig af (bv. door toepassing van een LMRA)
10. Systeem van werkvergunningen: als iemand in jouw verantwoordelijkheidsgebied komt werken, dan bepaal jij onder welke veiligheidscondities het gebeurt
11. Zorg dat de manier waarop veiligheid wordt georganiseerd, zoals in SCB, niet alleen voor lange termijn helpt, maar ook bij de uitvoering direct. Houd waar nodig meer toezicht
12. Los kleine open einden in veiligheid altijd meteen op. Er komt anders een dag dat er iemand in een onveilige situatie komt
13. Situaties waarbij beheer en onderhoud niet goed aansluiten op het ontwerp, zijn gevaarlijk
14. Veel veiligheidszaken worden doorgeschoven naar werkvoorbereiding, terwijl daar vaak de tijd, de kennis, het budget en de keuzemogelijkheden ontbreken om veiligheid (nog) goed in te regelen
15. Oefen. Er komt altijd een situatie waarin je de opgedane ervaring nodig zult hebben.
16. Het wijzigen en ombouwen van een bestaand systeem leidt tot extra risico's. Voer altijd een nieuwe risicoanalyse uit
17. Zorg voor uniformiteit in werkwijze bij identieke werkzaamheden. Dit voorkomt foute handelingen.
18. Laat bekende tekortkomingen niet te lang 'in de lucht hangen'. Neem direct structurele maatregelen
19. Controleer altijd of van de toepassing verklaarde normen wel degelijk alle risico's afdekken
20. Wees extra op je hoede als er in je werk iets onverwachts gebeurt. Kleine afwijkingen kunnen een voorbode zijn voor een groot incident. Doe juist dát niet af als een incidentele gebeurtenis
21. Doe geen zaken met partners die regels structureel overtreden
22. Evalueer regelmatig of veiligheid kritische processen in hun totaliteit écht werken. Worden de gekozen beheersmaatregelen ook daadwerkelijk goed toegepast.

Bijlage C Belschema incidenten

Nader aan te vullen tijdens uitvoeringsfase

RWS- medewerker(s) / inhuurmedewerker(s) slachtoffer bij incident

- Sprake van meldingsplichtig incident indien:
 - Slachtoffer is overleden
 - Slachtoffer blijvend letsel heeft opgelopen
 - Slachtoffer wordt 24 uur of langer in een ziekenhuis opgenomen
- Directe melding incident door RWS (als werkgever) bij Inspectie SZW indien sprake van een meldingsplichtig incident waarbij een of meer RWS- medewerkers (of inhuurmedewerkers) betrokken zijn. Melding bij Inspectie SZW via **0800-5151** (dag en nacht bereikbaar).

Acties voor projectteam bij meldingsplichtig incident

- Direct informeren afdelingshoofd/teamleider betrokken RWS- medewerker (benodigde gegevens te vinden in de I en M Adresgids).
- Afdelingshoofd/teamleider informeert familie betrokken RWS- medewerker.
- Bij inhuurmedewerker direct informeren leidinggevende/teamleider bij het bedrijf/organisatie waar de inhuurmedewerkers in dienst is (IPM- rolhouder waar betrokken inhuurmedewerker onder valt beschikt over de benodigde gegevens).

Alle incidenten waarbij RWS-medewerkers/ inhuurmedewerkers betrokken zijn

- Melding bij MIR (Meldpunt Incidenten Rijkswaterstaat)
0800-8002 (tussen 6.00-22.30 uur 7 dagen per week)

Voor het melden van veiligheidsincidenten vanuit projecten is er een webformulier beschikbaar via deze [link](#)

- Projectteam krijgt na enkele dagen informatie van MIR wie actiehouder wordt voor opvolging incidentmelding (afhankelijk van verantwoordelijkheid RWS als werkgever, netwerkbeheerder of opdrachtgever).

Afhandeling van bouwlocatie gerelateerde incidenten

Soort incident	Criteria	Actie opdrachtnemer
Klein incident	-Geen ernstig letsel -geen gevolgen voor de omgeving / verkeersdeelnemers -geen gevolgen voor het project ten aanzien van het halen van mijlpalen	-Afhandeling door ON (WAVE) -ON informeert OG (tel/mail) -ON rapporteert achteraf aan OG
Groot incident	-Ernstig letsel -Meldingen van wegbeheerders (gevaar, hinder) -Hinder voor de omgeving / verkeersdeelnemers -(mogelijke) gevolgen voor het project tav het halen van mijlpalen	-ON handelt volgens Calamiteitenplan (inschakeling hulpdiensten) -ON meldt incident direct aan projectmanager RWS
Calamiteit GRIP 2	-Ernstig incident met dode(n) en meerdere gewonden -Ernstige bedreiging of aantasting van de functionele eigenschappen van in gebruik zijnde wegen en/of bijbehorende objecten -Groot effect op de omgeving. Bron- en effect bestrijding is noodzakelijk -Incident is contract overschrijdend -Grote gevolgen voor het project t.a.v. het halen van de mijlpalen -Overheden zijn bij het incident betrokken -Media belangstelling	-ON handelt volgens Calamiteitenplan (inschakeling hulpdiensten) -ON meldt incident direct aan projectmanager RWS -ON verstrekt situatie rapportages aan OG
Incidenten op zicht locatie	Incidenten die vanaf de openbare weg (duidelijk) zichtbaar zijn voor passanten	ON meldt alle incidenten op zicht locatie direct aan OG

Bereikbaarheid externe organisaties

Hulpdiensten	Bereikbaarheid
Politie	0900-8844
Regionale brandweer	112
Provincie en gemeenten	
Waterschap	
Leidingbeheerders	
Prorail	

Bijlage D BTO-register A44 VenR Kunstwerken

Het BTO- register is separaat bijgevoegd (per kunstwerk een eigen BTO-keuzelijst).