

Nieuwe Sluis

TERNEUZEN

Integraal Veiligheidsplan
Overbruggingsfase NST
tijdelijke huisvesting

Rapport Vlaams Nederlandse Scheldecommissie

Onderwerp

Integraal Veiligheidsplan:
Overbruggingsfase –tijdelijke huisvesting

Datum

27 september 2016

Status

Definitief 2.1

Documentnummer

VNSC-118-3873

Auteur

M. (Menno) Menno Niesing

Telefoon / Email

+31 6 535 02 667

mennoniesing@vnsc.eu

Revisiebeheer

versie	status	datum	auteur	vrijgave
0.1	Concept – initieel document	29-06-2016	M. Niesing	P. van Oosten
1.0	Definitief	04-07-2016	M. Niesing	P. van Oosten
2.0	Definitief - Aanpassingen termen "Machineveiligheid" en "Security" - Toegevoegd taak ON t.b.v. coördinatie werken (hfs 3.1.13.1)	14-09-2016	M. Niesing	P. van Oosten
2.1	Definitief - Gespecificeerd t.b.v. tijdelijke huisvesting	27-09-2016	M. Niesing	R. van Zetten

Leeswijzer Integraal Veiligheidsplan (IVP) Overbruggingsfase

Dit IVP-Obr beoogt voor project Nieuwe Sluis Terneuzen voor de contractvoorbereidingfase te beschrijven op welke wijze invulling gegeven wordt aan het beheersen van veiligheidsaspecten. Specifiek richt dit IVP zich op de overbruggingsfase, de fase vooruitlopend op de daadwerkelijke realisatie. Doel van dit IVP-Obr is de generieke aspecten rondom de V&G-risicobeheersing te benoemen welke van toepassing zijn op werken in opdracht van de VNSC vooruitlopende op de realisatie. Daarnaast zal per opdracht projectspecifieke informatie worden toegevoegd; in voorliggend document betreft het de tijdelijke huisvesting.

Met dit IVP geeft opdrachtgever VNSC invulling aan de verplichting vanuit de Arbeidsomstandighedenwet tot het opstellen van een V&G-plan (Arbobesluit bouwproces, artikel 2.28).

Hoofdstuk 1

Geeft een beschrijving van de het doel van het IVP. Beschrijft de projectambities en de middelen hoe deze te bereiken.

Hoofdstuk 2

Geeft een beschrijving van de werkzaamheden de locatie en de planning van de werkzaamheden.

Hoofdstuk 3

Geeft een overzicht van de veiligheidsdomeinen. Per veiligheidsthema wordt toegelicht wat er onder wordt verstaan en op welke hoofdonderdelen binnen het project het thema van toepassing is. Tot slot wordt er aangegeven welke veiligheidsproducten aan het einde van de Planstudiefase worden opgeleverd die onderdeel uit zullen maken van het definitieve Integraal Veiligheidsplan.

Hoofdstuk 4

Geeft een overzicht van de taken en verantwoordelijkheden van Opdrachtgever en Opdrachtnemer binnen het project in de Planstudiefase. Beschrijft hoe middels projectspecifieke interne- en externe overleggen een en ander in de komende fase(n) beheerst wordt.

Hoofdstuk 5

Geeft een beschrijving Integrale veiligheid risicomanagement binnen het project.

Inhoudsopgave

.....

1	Inleiding	7
1.1	Inleiding Nieuwe Sluis Terneuzen	7
1.2	Projectorganisatie	8
1.3	Veiligheid door SAMENwerken	9
1.4	Veiligheidsmanagement	9
1.4.1	IVP tijdens de overbruggingsfase (contractvoorbereiding)	10
1.4.2	IVP tijdens de realisatiefase	10
1.4.3	IVP tijdens gebruiksfase	10
1.4.4	IVP tijdens de overbruggingsfase	10
1.5	Introductie Integrale veiligheid	10
1.6	Veiligheidsambitie RWS	11
1.6.1	Veiligheidsdoelstelling project Nieuwe Sluis Terneuzen	11
2	Scope werkzaamheden	12
2.1	Beschrijving en locatie van de werkzaamheden	12
2.2	Planning van de werkzaamheden	12
3	Uitgangpunten en randvoorwaarden	13
3.1	Veiligheidsdomeinen	13
3.1.1	Arbeidsveiligheid	13
3.1.2	Brandveiligheid	14
3.1.3	Constructieve veiligheid	14
3.1.4	Sociale Veiligheid	15
3.1.5	Integrale Beveiliging (Security)	15
3.1.6	Verkeersveiligheid	15
3.1.7	Spoorwegveiligheid	16
3.1.8	Veiligheid Beweegbare Objecten (Machineveiligheid)	16
3.1.9	Externe Veiligheid, gevaarlijke stoffen, transport	16
3.1.10	Nautische veiligheid	16
3.1.11	Veiligheid tegen overstromen	16
3.1.12	Incidentbeheersing	16
3.1.13	Coördinatie	18
4	Organisatie Integrale Veiligheid	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Verantwoordelijkheden	19
4.3	Taken	19
4.4	Houding en gedrag	20
4.5	IPM-Rollen en Veiligheidsproducten	20
4.6	Coördinatie	21
4.7	Beheersorganisatie	21
4.8	Kennis en opleiding	22
4.9	Voorlichting en instructie	22
5	Afstemming en vastlegging	23
5.1	Intern projectoverleg VNSC	23
5.1.1	In reguliere overleggen	23
5.2	Overleg tussen OG en ON	23
5.2.1	Risicosessie Integrale Veiligheid	24

5.3	Externe overleg	24
5.4	Communicatie	24
5.5	Instructie voor VNSC medewerkers	25
5.6	Communicatie op de bouwplaats	25
5.7	Afwijkingen	25
5.8	(Bijna) ongevallen en incidentenregistratie	25
5.9	Onderbreken van werkzaamheden	26
5.10	Toetsen veiligheidsbeheersing	26
6	Meting, Monitoring en Projectevaluatie	28
7	Literatuurlijst	29
	Bijlagen	30
	Bijlage 1 Namen en Rollen betrokken partijen	31
	Bijlage 2 Risico-inventarisatie en –evaluatie	32
	Bijlage 3 Regels en voorschriften	41
	Bijlage 4 Definities en afkortingen	42
	Bijlage 5 PDCA schema Integrale Veiligheid binnen RWS projecten	44
	Bijlage 6 Taken en verantwoordelijkheden IPM rolhouders	45
	Bijlage 7 Procedure onderbreken van werkzaamheden	49
	Bijlage 8: Overzicht Coördinatie Overbruggingsfase NST	51
	Bijlage 9 Planning werken	52

1 Inleiding

1.1 Inleiding Nieuwe Sluis Terneuzen

Nederland en Vlaanderen zijn overeengekomen de plannen voor een nieuwe sluis op het sluizencomplex van Terneuzen uit te werken.¹



Figuur 1-1 Het sluizencomplex Terneuzen

Dit Integraal Veiligheidsplan (IVP) "**Overbruggingsfase**" is een uitwerking van het onderdeel Integrale Veiligheid tijdens de activiteiten in de overbruggingsfase.

Het doel van dit document is om veiligheid binnen het project Nieuwe Sluis Terneuzen een prominente plaats te geven en te beheersen. Het Integraal Veiligheidsplan (IVP-Obr) richt zich op het bereiken en borgen van de veiligheid tijdens de activiteiten in overbruggingsfase van het project. De overbruggingsfase is een fase waarin een verzameling aan activiteiten plaats vindt in verschillende contracten en door verschillende contractanten ter voorbereiding op de daadwerkelijke realisatiefase.

Met het IVP wordt beoogd alle relevante veiligheidsdomeinen in samenhang te beheersen en aantoonbaar te voldoen aan de gestelde eisen. Deze eisen komen voort uit contracten, vraagspecificaties, wet- en regelgeving en interne eisen van Rijkswaterstaat en VNSC. Dit IVP-Obr is opgesteld volgens het Kader Integrale Veiligheid voor projecten (KIViP).

Het plan geeft informatie over de domeinen integrale veiligheid, de ambities van het project, de veiligheidsdoelstellingen en hoe de taken tussen de IPM rolhouders en betrokken partijen verdeeld zijn. Daarnaast geeft het weer wanneer welke veiligheidsproducten in het project opgeleverd dienen te worden. Alle veiligheidsproducten samen vormen het Integraal Veiligheidsdossier (IVD).

¹ Besluit van het politiek college van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie inzake planuitwerkingsfase Nieuwe Sluis Kanaal Gent-Terneuzen, 19 maart 2012

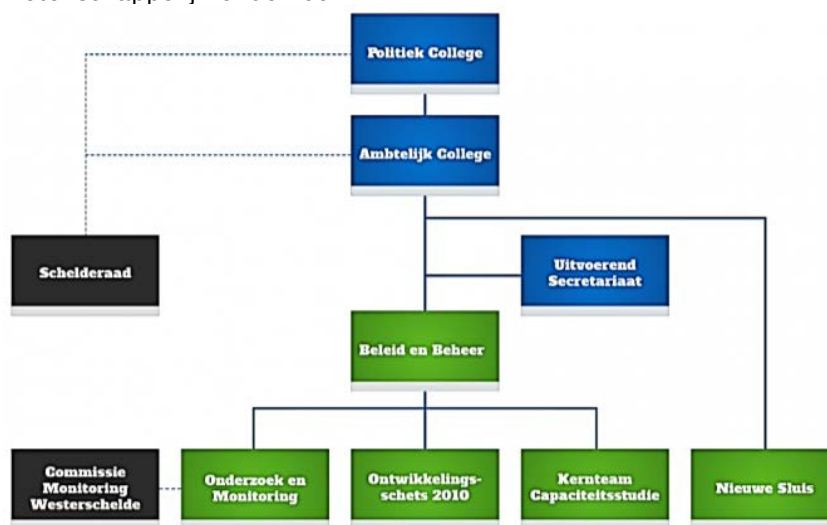
1.2 Projectorganisatie

Nederland en Vlaanderen (Vlaamse Gemeenschap en Vlaams Gewest) hebben in 2005 een verdrag gesloten over samenwerking op het gebied van beleid en beheer van het Schelde-estuarium. Naar aanleiding van dit verdrag, dat op 1 oktober 2008 in werking is getreden, is de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie opgericht.

Begin 2012 zijn de onderhandelingen tussen Nederland en Vlaanderen afgerond en zijn de resultaten in een Besluit van Politiek College van de VNSC vastgelegd. Dit Besluit is op 19 maart 2012 ondertekend door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu.

In dit Besluit zijn beide ministers de gezamenlijke uitvoering van de planuitwerking voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen overeengekomen. De scope van het project Nieuwe Sluis Terneuzen omvat de voorbereiding en de aanleg. Hierbij geldt dat de sluis gerealiseerd moet worden binnen het bestaande sluisencomplex.

De VNSC richt zich op de ontwikkeling van het Schelde-estuarium als 'een multifunctioneel estuariën watersysteem dat op duurzame wijze wordt gebruikt voor menselijke behoeften.' De gemeenschappelijke doelstellingen zijn: bescherming tegen overstromingen, optimale maritieme toegankelijkheid tot de Scheldehavens, instandhouding van een gezond en dynamisch ecosysteem én het opzetten van gemeenschappelijk wetenschappelijk onderzoek.



Tot het werkingsgebied van de VNSC behoren bovendien het Kanaal Gent-Terneuzen en het Schelde-Rijnkanaal.

Eén van de werkgroepen van de VNSC werkt aan de planuitwerking voor de realisatie van het gekozen voorkeursalternatief 'Nieuwe Sluis Terneuzen'. Er wordt een zogeheten referentieontwerp uitgewerkt, waarbij men uitgaat van een D&C contract. Deze sluis wordt gerealiseerd binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen. De Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu en haar Vlaamse collega van Mobiliteit en Openbare Werken hebben op 5 februari 2015 het verdrag ondertekend waarin alle afspraken staan voor de bouw van de Nieuwe Sluis.

In het kader van de Arbeidsomstandighedenwet is de VNSC als "opdrachtgever" te definiëren, waarbij de projectmanager eindverantwoordelijk is.

1.3 Veiligheid door SAMENwerken

Als motto voor het project NST team geldt: Veiligheid door SAMENwerken. Veiligheid kan alleen goed geborgd worden als alle betrokkenen (intern en extern) voortdurende aandacht voor veiligheid hebben en hun eigen verantwoordelijkheid hierin nemen.

Conform Werkwijzer Aanleg (Rijkswaterstaat) is de Projectmanager (PRM) eindverantwoordelijk voor het proces van “Integrale Veiligheid”. Daarnaast zijn de rollen Contractmanager (CM), Manager Projectbeheersing (MPB), Omgevingsmanager (OM) en Technisch Manager vastgesteld.

Binnen het IPM team draagt de Technisch manager (TM) de operationele verantwoordelijkheid voor Integrale Veiligheid. De TM wordt hierin ondersteund door de Projectadviseur Integrale Veiligheid (PIV). Daarbij hebben de overige IPM-rolhouders elk hun (ge)deel(de) verantwoordelijkheid ten aanzien van Integrale Veiligheid. Het is daarom specifiek voor deze groep van belang goed op de hoogte te zijn én te blijven van Integrale veiligheid en toepassing ervan binnen het project.

Voor de opdrachtnemer wordt geadviseerd eenzelfde rolverdeling binnen het projectteam in te stellen, waarbij dezelfde aandachtsvelden zijn ingericht. Dit maakt een efficiënte samenwerking en communicatie mogelijk.

Naast de rolhouders is het van belang dat iedere projectmedewerker aan de zijde van zowel opdrachtgever als opdrachtnemer zich bewust is van zijn of haar rol en verantwoordelijkheid in het kader van Integrale Veiligheid en risicobeheersing. Daarom zal regelmatig de aandacht van het gehele projectteam worden gevraagd voor veiligheid.

Het is belangrijk dat veiligheid een vanzelfsprekendheid wordt. Daarom moeten we gezamenlijk een doeltreffende veiligheidscultuur creëren.

Uitgangspunt hierbij is: “0 doden en 0 gewonden”.

1.4 Veiligheidsmanagement

De kern van het IVP is het veiligheidsrisicomanagement. In hoofdstuk 5 van dit Integraal Veiligheidsplan wordt dit nader beschreven. Het IVP beschrijft de risicobeheersing t.a.v. Integrale Veiligheid gedurende het gehele project.

Binnen project Nieuwe Sluis Terneuzen wordt er een splitsing aangebracht in het project: de daadwerkelijke realisatie wordt losgekoppeld van alle voorbereidende activiteiten die in de fase voorafgaand aan de daadwerkelijk gunning uitgevoerd (kunnen) worden. Deze laatste genoemde activiteiten worden uitgevoerd in de contractfase “Overbrugging”.

Voorliggend IVP heeft enkel betrekking op deze overbruggingsfase. De aspecten zoals benoemd in dit IVP-Obr moeten er toe bijdragen dat zowel opdrachtgever als opdrachtnemer op een gestructureerde manier de kwaliteit rondom veiligheidsrisicobeheersing kunnen inrichten, bewaken en bijsturen.

1.4.1 IVP tijdens de overbruggingsfase (contractvoorbereiding)

Het IVP-Obr (verder te noemen IVP) komt tot stand tijdens de fase van contractvoorbereiding en gelijktijdig met het aanbestedingstraject, en dient in eerste instantie te zijn afgerond met de afronding van deze fase. Het IVP beschrijft aan welke veiligheidseisen het systeem moet voldoen en hoe de veiligheid tijdens de realisatie zal worden beheerst.

Het IVP wordt inhoudelijk afgestemd met alle betrokkenen: de opdrachtgever, eigen medewerkers, coördinerend aannemer, hulpverleningsdiensten, wegbeheerder en overige stakeholders. Het plan biedt inzicht aan partijen en stakeholders over de wijze waarop ieders belangen worden behartigd, en op welke wijze de te onderscheiden risicodragers worden beschermd tegen onderkende gevaren.

1.4.2 IVP tijdens de realisatiefase

Het IVP wordt gedurende de ontwerp- en bouwfase (dit is een nadere onderverdeling van de realisatiefase) actueel gehouden en waar nodig gedetailleerd. Tijdens de ontwerp- en bouwfase wordt het IVP uitgewerkt tot een IVD (Integraal Veiligheids Dossier) indien het objecten betreft die na realisatie permanent aanwezig blijven op het sluiscomplex.

1.4.3 IVP tijdens gebruiksfase

Bij oplevering aan de beheerder vormt het IVD het archief van veiligheidsgerelateerde documenten die gedurende de levenscyclus bij dit systeem hoort. Denk hierbij aan gemaakte ontwerpkeuzes, restrisico's die gedurende de levensduur van het object kunnen optreden, en de bouwkundige- en technische beheersmaatregelen om deze restrisico's te (kunnen) beheersen.

1.4.4 IVP tijdens de overbruggingsfase

De overbruggingsfase is een specifiek onderdeel van het project. In deze fase worden werkzaamheden verricht die in voorbereiding op de realisatie worden uitgevoerd. De overbruggingsfase maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding "D&C Nieuwe Sluis Terneuzen"; werkzaamheden in de overbruggingsfase worden middels separate contracten uitgevoerd. Hiertoe wordt voorliggend IVP opgesteld en specifiek aangepast naar de werkzaamheden waar nodig.

T.b.v. de overbruggingsfase is een aangepast IPM-team ingericht. Zie hiervoor 4.6.

1.5 Introductie Integrale veiligheid

Integrale veiligheid van een Rijkswaterstaatobject betekent het beheersen van alle soorten veiligheid: arbeidsveiligheid, constructieve veiligheid, verkeersveiligheid, sociale veiligheid enz. Beheersen houdt o.a. in het stap voor stap en systematisch ontwikkelen en beheren van veiligheidsproducten en gedurende de uitvoering hiernaar handelen. Bij de start van een project verschijnt als hoofdproduct een Integraal Veiligheidsplan. Het Integraal Veiligheidsplan komt tot stand tijdens de Planstudiefase. Bij oplevering aan de beheerder maakt het deel uit van het van Integraal Veiligheidsdossier.

Het Integraal Veiligheidsplan wordt gaandeweg gedetailleerd en geactualiseerd en speelt zowel een rol in de aansturing van het project als in het externe besluitvormingsproces: de planologische besluiten en de verstrekking van de vereiste bouw- en gebruiksvergunningen.

De opdrachtgever is verantwoordelijk voor het Integrale Veiligheidsplan (IVP), het borgen van veiligheid in contract-, omgevings- en risicomanagement. Gedurende het project, alsmede projectgerelateerde (deel)opdrachten is de opdrachtnemer verantwoordelijk voor het integraal veiligheidsplan en integraal veiligheidsdossier. Relevante documentatie betreffende Integrale veiligheid is met name het Kader Integrale Veiligheid voor projecten (RWS).

1.6 Veiligheidsambitie RWS

De VNSC blijft als opdrachtgever wettelijk verantwoordelijk voor de aandacht voor veiligheid en gezondheid. Taken kunnen hierbij wel worden opgedragen aan opdrachtnemers maar VNSC blijft eindverantwoordelijke. De specifieke ambitie en streefbeeld van het projectteam voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen worden hieronder toegelicht.

1.6.1 Veiligheidsdoelstelling project Nieuwe Sluis Terneuzen

VNSC-breed zijn doelstellingen gesteld t.a.v. veiligheid. Beoogd wordt een impuls te geven aan de veiligheidscultuur binnen projectorganisaties. Veiligheid is zodoende een van de VNSC-speerpunten geworden, gebaseerd op o.a. de normen en waarden binnen RWS. De veiligheidsdoelstelling voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen is

“0 doden en 0 gewonden”

2 Scope werkzaamheden

2.1 Beschrijving en locatie van de werkzaamheden

In de voorbereiding op de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen worden in de voorbereiding diverse werkzaamheden uitgevoerd. Doel van deze werkzaamheden is het gebied zoveel mogelijk te onderzoeken en te prepareren t.b.v. de realisatie.

In onderstaand figuur is binnen de gestippelde rode markering het gehele projectgebied geografisch weergegeven waarbinnen de werkzaamheden ten behoeve van de tijdelijke huisvesting plaats zullen vinden.



Figuur 2-1 Overzicht projectgebied "tijdelijke huisvesting"

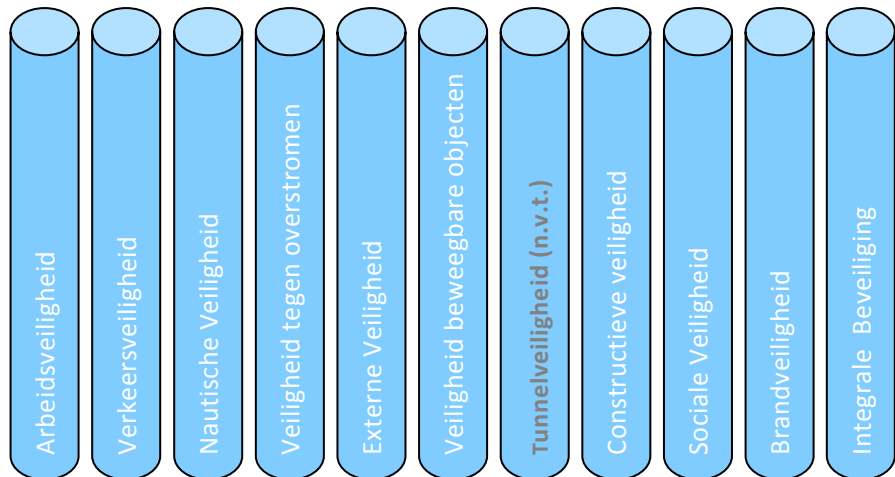
2.2 Planning van de werkzaamheden

De realisatie voor de tijdelijke huisvesting vindt plaats in het laatste kwartaal 2016. De tijdelijke huisvesting is voorzien voor de periode gedurende de realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen (oplevering gepland 2022).

3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1 Veiligheidsdomeinen

In dit hoofdstuk worden de veiligheidsdomeinen beschreven. Per thema wordt kort aangegeven wat wordt bedoeld en welke raakvlakken er onderkend zijn m.b.t. de overbruggingsfase. Voor een uitgebreidere beschrijving van de domeinen en de wet- en regelgeving zie het Kader Integrale Veiligheid (RWS).



Figuur: Domeinen Integrale Veiligheid

Naast de hierboven opgenomen veiligheidsdomeinen zijn er nog een tweetal “overkoepelende” domeinen, te weten:

- Coördinatie;
- Calamiteiten.

Deze domeinen hebben veel raakvlakken met Integrale Veiligheid, maar hebben een scope die breder is dan alleen Integrale Veiligheid.

Uitgangspunten ten aanzien van risicobeheersing Integrale Veiligheids staan nader beschreven in:

- Kader Veiligheidsmanagement Rijkswaterstaat;
- Kader Integrale Veiligheid in Projecten.

Beide documenten zijn van toepassing voor de activiteiten in de overbruggingsfase, waarbij het Kader Integrale Veiligheid als kader stellend document voor opdrachtnemer is bedoeld.

3.1.1 Arbeidsveiligheid

De veiligheid van personen die beroepshalve aanwezig zijn op-/rondom de locatie van de werkzaamheden.

Dit aspect is één van de belangrijkste veiligheidsaspecten als het gaat om directe impact op personen binnen de bouwhekken. De prioriteit ligt bij het veiligheidsmanagement ten behoeve van personeel binnen de eigen projectorganisatie, en medewerkers van partijen die in opdracht van RWS werken. Daarnaast valt ook de verantwoordelijkheid voor risicobeheersing jegens derden binnen het thema arbeidsveiligheid.

Er bestaat hierover uitgebreide wet- en regelgeving zoals de Arbeidsomstandighedenwet ("Arbowet"). Daarbij heeft Opdrachtgever (samen met Opdrachtnemer) duidelijke omschreven taken en verantwoordelijkheden in het geheel.

Het Kader V&G-zorg voor RWS-projecten geeft hierin ook de nodige inzichten. Zo wordt gesteld dat er een wettelijke verplichting bestaat voor het bijhouden van een veiligheidsdossier met daarin Risico-inventarisaties (RI&E), V&G-plannen en een ongevalregistratie. Inzet hiervoor wordt zo wel van de Opdrachtgever als van de Opdrachtnemer verwacht. Het Arbobesluit maakt formeel geen onderscheid in een V&G plan ontwerpfase en een V&G plan uitvoeringsfase. De Opdrachtgever is verplicht bij het contract een aanzet tot een V&G plan aan te leveren aan de Opdrachtnemer. De Opdrachtnemer dient het V&G plan in de fase van het uitvoeringsontwerp aan te vullen en aan het einde van de ontwerpfase aan te passen ten behoeve van de uitvoeringsfase.

Arbeidsveiligheid heeft specifiek betrekking op de hoofdonderdelen:

- Uitvoering werkzaamheden, inclusief voorbereiden/inrichten/ontruimen van werkterreinen;
- Werken in stationaire afzettingen/verkeersmaatregelen in het verkeer;
- Beroepsmatig gebruik van wegen op het sluiscomplex;
- Waarborgen veiligheid voor derden.

Borging van goede arbeidsomstandigheden dient plaats te vinden op basis van de diverse arbocatalogi.

Naast de werkzaamheden gedurende de realisatie dient ook te worden voorzien in voorzieningen ten behoeve van veilig onderhoud, bijv.

- Voorzieningen/inrichting om op hoogte te kunnen werken t.b.v. gevelonderhoud;
- Voorzieningen om het dak te kunnen betreden;

3.1.2 Brandveiligheid

Brandveiligheid is de veiligheid van personen met betrekking tot brand en de gevolgen van brand voor een constructie.

Voor de tijdelijke huisvesting zijn zowel bouwkundige brandveiligheidsaspecten van toepassing is, alsook brandpreventie maatregelen. In de basis bieden het bouwbesluit en het Programma van Eisen Tijdelijke huisvesting voldoende richting te komen tot een acceptabel niveau van brandveiligheid.

3.1.3 Constructieve veiligheid

De veiligheid van personen met betrekking tot het bezwijken van een constructie.

Dit aspect is goed afgedekt middels Wet- en Regelgeving met o.a. het Bouwbesluit 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. Het object moet voldoen aan de eisen behorend bij de functie "tijdelijke huisvesting" uit het bouwbesluit, en de overige eisen als genoemd in hoofdstuk 7.3 uit het programma van eisen.

3.1.4 Sociale Veiligheid

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

Dit aspect draait om beleving van gebruikers met name in openbare ruimtes en wordt veroorzaakt door of dreigt van de kant van menselijk handelen.

Sociale veiligheid is kan worden onderscheiden in objectieve en subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid heeft betrekking op incidenten en (onaangename) voorvallen, zoals mishandeling, diefstal en vernieling. Subjectieve veiligheid heeft te maken met het gevoel van veiligheid van mensen en is niet te herleiden uit geregistreerde incidenten.

Binnen de uitvoering van alle werken in de overbruggingsfase gelden met name de subjectieve aspecten: het gevoel van onveiligheid door (bieden van kans op) ongewenst gedrag en ongewenste situaties/omstandigheden.

3.1.5 Integrale Beveiliging (Security)

De bescherming of veiligheid van inrichtingen, personen en infrastructuur tegen moedwillige verstoringen.

Bij veiligheid op dit gebied wordt gedacht aan bijvoorbeeld preventie tegen terrorisme en vandalisme, maar zo nodig ook beveiliging van datagegevens en (besturings)systemen.

Security heeft specifiek betrekking op de hoofdonderdelen:

- Bescherming tegen vernieling en vandalisme van RWS-objecten en structuren;
- Bescherming tegen ongewild betreden door derden van niet-toegankelijke gebieden, objecten en (bouw)terreinen;
- Bescherming tegen RWS dataverkeer en –systemen.

Vooralsnog zijn bij de tijdelijke huisvesting geen risico's m.b.t. Integrale Beveiliging onderkend.

3.1.6 Verkeersveiligheid

De veiligheid van verkeersdeelnemers, als gevolg van deelname aan het wegverkeer rondom de werkzaamheden.

Weggebruikers moeten veilig hun weg op het sluiscomplex kunnen afleggen zonder te worden blootgesteld aan risico's t.g.v. de werkzaamheden.

Toegangen tot het bouwterrein moeten helder zijn weergegeven, en verkeersmaatregelen moeten gebaseerd zijn op de CROW96b, en door de wegbeheerder zijn goedgekeurd.

Er mogen geen objecten op de openbare weg worden opgeslagen zonder deugdelijke afscherming en verkeersmaatregelen. Wegen moeten schoon te zijn en te blijven, en schades als gevolg van de werkzaamheden moeten direct gemeld worden bij opdrachtgever.

Bijzondere verrichtingen op de openbare weg met bouwverkeer mogen alleen worden uitgevoerd met de juiste verkeersmaatregelen danwel gecertificeerde verkeersregelaars.

In de eindsituatie moet de weginrichting voldoen aan hetgeen weergegeven in de "inrichtingstekening infrastructuur" (bijlage I PvE).

3.1.7 Spoorwegveiligheid

Buiten scope.

3.1.8 Veiligheid Beweegbare Objecten (Machineveiligheid)

Buiten scope.

3.1.9 Externe Veiligheid, gevaarlijke stoffen, transport

Buiten scope. Er worden geen aanpassingen gedaan in de inrichting/opslag/transportroutes m.b.t. gevaarlijke stoffen.

De tijdelijke huisvesting wordt buiten de obstakelvrije zone geplaatst van omliggende wegen..

3.1.10 Nautische veiligheid

Nautische veiligheid betreft de veiligheid van het transport over zee en de binnenwateren.

Evenals het wegverkeer dient ook het vaarwegverkeer vrij en ongehinderd te kunnen worden uitgevoerd ten tijde van de werkzaamheden.

Specifiek moet hierbij ook gelet worden op de begeleidingssystemen t.b.v. de scheepvaart; radar mag niet worden verstoord, en te hanteren (bouw)verlichting mag niet leiden tot verwarring bij vaarweggebruikers.

3.1.11 Veiligheid tegen overstromen

Veiligheid tegen overstroming betreft de veiligheid van personen of objecten met betrekking tot (bescherming tegen) hoog water.

De beoogde locatie voor de tijdelijke huisvesting bevindt zich in een gedeelte dat als "primaire kering" geldt vanuit de Waterwet. Het werken aan en nabij primaire waterkeringen vindt plaats op basis van specifieke eisen en regels. Bij alle werken mag de staat van de waterkering en de waterkerende functie niet nadelig worden beïnvloed.

Werkzaamheden aan en nabij de waterkering moeten altijd aan het vergunningsloket van RWS worden voorgelegd, door Opdrachtgever zijn de werkzaamheden reeds gemeld.

3.1.12 Incidentbeheersing

Incidentbeheersing richt zich op het bieden van hulp tijdens een incident rondom alle veiligheidsdomeinen 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.

Binnen het project Nieuwe Sluis Terneuzen wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen de aspecten "[hulpverlening](#)" en "[calamiteiten](#)".

3.1.12.1 Hulpverlening

In geval van hulpverlening wordt bedoeld op een situatie waarbij in geval van een incident op de bouwplaats van ON diezelfde ON geheel zelfstandig de afhandeling van het incident kan verzorgen (bronbestrijding). In geval van slachtoffers (doden/gewonden) of andere media- of publiekgevoelige incidenten, dient de RWS-crisisorganisatie te worden geïnformeerd (informatieve opschaling).

Wanneer men spreekt over een calamiteit heeft men het over een calamiteuze situatie die een bedreiging vormt of kan vormen voor de reguliere operationele processen op het sluiscomplex, en waar t.b.v. de afhandeling/opvolging van de effecten op de netwerken van RWS de inzet van de RWS-crisisorganisatie noodzakelijk is of kan zijn (opschaling t.b.v. effectbestrijding).

Hierbij spelen aspecten als bereikbaarheid van de plaats van het incident, beschikbaarheid van hulpverleningsmiddelen en de organisatie van hulpverlening een rol. De ON houdt te allen tijde altijd de eigen verantwoording op de eigen bouwplaats.

Tijdens werken in de overbruggingsfase t.b.v. de Nieuwe Sluis Terneuzen ligt de verantwoording incidentbeheersing primair bij de Opdrachtnemer, maar gezien de risico's dient de Opdrachtgever een toetsende rol te spelen. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de realisatie van het Werk. Voor het resterende deel van het sluiscomplex is de beheerder verantwoordelijk.

Hulpverlening heeft specifiek betrekking op de hoofdonderdelen:

- Alarmering
- Eerste hulp op het bouwterrein door BedrijfsHulpverleners.
- (Assisteren bij) hulp/redding door professionele hulpdiensten.
- Ontruiming van (bouw)terreinen.
- Het betreft hier zowel bereikbaarheid, transportmogelijkheden, werkruimte, hulpmiddelen als organisatorische kaders.
- Redding.

Het betreft hier zowel bereikbaarheid, transportmogelijkheden, werkruimte, hulpmiddelen als organisatorische kaders.

De inrichting van de tijdelijke huisvesting moet zodanig zijn tijdige alarmering plaats vindt in geval hulpverlening benodigd is, en de inrichting een snelle en adequate hulpverlening (en eventuele ontruiming) mogelijk maakt.

3.1.12.2 Calamiteiten

Indien een incident dermate groot is dat de operationele processen van RWS op het complex verstoord (dreigen) te raken, of dat bij de afhandeling van het incident ingrijpen van RWS verwacht wordt of mogelijkwerwijs te verwachten is, moet er opgeschaald worden richting de RWS-organisatie. Er is dan sprake van een calamiteit.

Iedere ON op het sluiscomplex Terneuzen moet voorbereid zijn op calamiteiten, en middels een calamiteitenplan inzicht bieden in de wijze waarop de eigen organisatie in geval van een (dreigende) calamiteit handelt.

Het calamiteitenplan moet worde opgesteld met inachtneming van:

- Crisisplan 2015-2018 RWS Zee en Delta;
- Handboek Incidentbestrijding op het water,

en moet gebaseerd zijn op onderkende scenario's die tot een calamiteit kunnen leiden.

3.1.13 Coördinatie

T.b.v. uitvoeren van activiteiten binnen de operationele processen op het sluizencomplex is coördinatie tussen verschillende partijen noodzakelijk. RWS heeft als vaste contractant van het prestatiecontract (onderhoudscontract) fa. Heijmans als coördinerend aannemer aangewezen.

Alle activiteiten die verband houden met de werkzaamheden vinden plaats onder coördinatieverantwoordelijkheid van fa. Heijmans.

Zie bijlage 8 voor een schematisch overzicht.

3.1.13.1 Taak opdrachtnemer(s)

ON van de werkzaamheden in de overbruggingsfase dient te participeren in het coördinatieproces van de ON prestatiecontract. Zo zal voorafgaand aan de werkzaamheden het integraal veiligheidsplan uitvoeringsfase ter beoordeling moeten worden voorgelegd aan fa. Heijmans (naast de beoordeling door OG), en zal ON moeten participeren in de door fa. Heijmans aangegeven coördinatie-overleggen.

Het werk wordt uitgevoerd onder een door fa. Heijmans uit te geven werkvergunning, die door ON wekelijks moet worden aangevraagd bij fa. Heijmans.

4 Organisatie Integrale Veiligheid

4.1 Inleiding

Veiligheid kan alleen goed geborgd worden als alle betrokkenen binnen de projectorganisatie voortdurende aandacht voor integrale veiligheid hebben en hun verantwoordelijkheden hierin nemen.

De directe verantwoordelijkheid voor Integrale Veiligheid ligt aan de zijde van opdrachtgever bij de Project Manager Overbruggingsfase. De Technisch Manager Overbruggingsfase coördineert het werkproces Integrale Veiligheid en wordt ondersteund door de Projectadviseur Integrale Veiligheid. Op verzoek worden deze rolhouders bijgestaan op gebied van omgevingsmanagement, projectbeheersing en contractmanagement.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1.3 wordt opdrachtnemer geadviseerd eenzelfde danwel soortgelijk rolverdeling in te richten.

4.2 Verantwoordelijkheden

Uiteraard blijft bij iedere IPM-rolhouder (en andere rolhouders) een (deel) verantwoordelijkheid ten aanzien van veiligheid bestaan. Voor de IPM-rolhouders is het daarom van essentieel belang, continu op de hoogte te zijn van het IVP en proactief deel te nemen aan de ontwikkeling ervan.

De IPM-rolhouders moeten ervoor zorgen dat integrale veiligheid een actueel thema is en blijft binnen de projectorganisatie. Naast de IPM-rolhouders is het van belang dat elke projectmedewerker zich bewust is van zijn of haar rol en verantwoordelijkheid in het kader van veiligheid. Daarom zal tijdens de loop van het project regelmatig de aandacht van het projectteam worden gevraagd voor veiligheid. Het is belangrijk dat veiligheid een vanzelfsprekendheid wordt.

“Veiligheid is Basic !”

4.3 Taken

Aangaande integrale veiligheid zijn naast verantwoordelijkheden ook taken van de IPM rolhouders vastgesteld (volgens het Kader Integrale Veiligheid in projecten, het Kader Veiligheidsmanagement en de project specifieke organisatiestructuur en functieprofielen).

Eén van de belangrijkste taken is het verankeren van integrale veiligheid in de projectorganisatie. Hiertoe zorgt OG er o.a. voor dat er een IVP is opgesteld, integrale veiligheid geborgd is in diverse overleggen, integrale veiligheidstaken en –verantwoordelijkheden zijn verankerd in de functieomschrijvingen, er actief over integrale veiligheid wordt gecommuniceerd en er een procesmatige aanpak is waarbij continue wordt gekeken naar mogelijkheden de integrale veiligheidsrisicobeheersing te verbeteren.

Het overzicht van taken en verantwoordelijkheden van de IPM rolhouders is opgenomen in bijlage 6. Van de rolhouders wordt verwacht, dat zij hun verantwoordelijkheden ten aanzien van Integrale Veiligheid binnen projecten kennen.

De namen en rollen van het ontwerpteam zijn gegeven in Bijlage 1.

4.4 Houding en gedrag

Een van de ambities voor dit project is “een proactieve veiligheidscultuur”. Dit vereist een actieve betrokkenheid van alle medewerkers. We spreken elkaar aan op onveilig gedrag. Het (project)management geeft hierin het voorbeeld en zorgt dat veiligheid wordt gestimuleerd en periodiek wordt besproken. Het gewenste proactieve gedrag is vertaald naar concrete gedragsregels voor het (project)management en alle medewerkers. De gedragsregels veiligheid voor het (project)management zijn opgenomen in het Kader Veiligheidsmanagement. De gedragsregels veiligheid voor “alle” medewerkers luiden als volgt:

1. Als Projectteamlid heb ik 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.

Een toelichting op de gedragsregels is te vinden in het Kader Integrale Veiligheid in Projecten en het veiligheidshandboek van de beheerder.

4.5 IPM-Rollen en Veiligheidsproducten

In hoofdstuk 3 is uiteengezet welke veiligheidsdomeinen van toepassing zijn. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is beheersing van de veiligheid de verantwoordelijkheid van de ON. Naast de wettelijke aspecten wordt dit contractueel tussen OG en ON overeengekomen.

Veiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij de OG haar eigen verantwoordelijkheden heeft en de ON haar verantwoordelijkheden heeft aangaande het borgen van veiligheid in zijn werkwijze.

In dit hoofdstuk wordt de verantwoordelijkheidsverdeling vastgelegd tussen de IPM-rolhouders van VNSC en tussen ON-OG.

Elke IPM rolhouder is verantwoordelijk voor de veiligheid binnen zijn proces(sen). Alle IPM processen samen overlappen de veiligheidsdomeinen binnen dit project. Elk veiligheidsthema vereist de nodige veiligheidsproducten die worden geleverd door zowel OG als ON. Voor de ON ligt dit vast in de contractdocumenten.

De tabel in bijlage 3 illustreert de achtergronden per veiligheidsthema. Tijdens het doorlopen van de (uitvoerings)ontwerp- en realisatiefase dient de tabel in acht te worden genomen om zodoende de juiste uitgangspunten te kunnen hanteren.

Handzaam naslagwerk

Voor een uitgebreid overzicht van de rollen, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokkenen, bij de totstandkoming van de veiligheidsproducten kan de RWS RASCI tabel integrale veiligheid als naslagwerk worden gebruikt.

Binnen dit project dient de RASCI tabel als hulpmiddel. Indien de afspraken en afstemming met derden complex zijn of worden is het aan te

bevelen een RASCI-tabel bij het Integraal Veiligheidsplan te voegen waarin de taken en verantwoordelijkheden (aangaande proces en product) van alle partijen voor de verschillende veiligheidsdomeinen zijn opgenomen.

ON dient een gelijkwaardig overzicht te hebben van rollen met bijbehorende verantwoordelijkheden en taken.

4.6 Coördinatie

Ten aanzien van het opereren in het bestaande sluiscomplex is het noodzakelijk af te stemmen met:

- de beheerder;
- partijen die in opdracht van de beheerder werken (zie ook 3.1.13).

Ten behoeve van de afstemming tussen partijen in de overbruggingsfase is er op opdrachtgeverniveau een driehoekoverleg opgezet tussen afgevaardigden van betrokken partijen, te weten de veiligheidsadviseur van de beheerder, de veiligheidsadviseur van IPM-team "prestatiecontract" (stuurt de onderhoudsaannemer "vast onderhoud" aan) en de veiligheidsadviseur Nieuwe Sluis Terneuzen.

Doelstelling van de afstemming is te borgen dat er maximale afstemming is, en alle partijen die namens NST en RWS werkzaam zijn vanuit eenzelfde veiligheidsbeleving op het sluiscomplex op een uniforme wijze opereren bij de risicobeheersing op gebied van Integrale Veiligheid.

De coördinatie gedurende de daadwerkelijke uitvoering van werkzaamheden is belegd bij het IPM-team voor het prestatiecontract. Dit IPM-team stuurt de opdrachtnemer voor het vaste onderhoud aan, de fa. Heijmans. Deze opdrachtnemer heeft de coördinatieplicht over alle werkzaamheden die op het sluiscomplex plaatsvinden.

4.7 Beheersorganisatie

Alle werkzaamheden op het sluiscomplex vinden plaats met inachtneming van het **veiligheidshandboek** van de beheerder (Veiligheidshandboek RWS Zee en Delta). Dit handboek is leidend t.a.v. risicobeheersing integrale veiligheid in de overbruggingsfase, en afwijking hiervan is alleen mogelijk na schriftelijk akkoord van opdrachtgever.

Aansluitend hierop is het voor iedere medewerker verplicht de veiligheidsinstructie ("VIF") van de beheerder te volgen, en het afsluitende examen met goed gevolg af te leggen. Bij het goed afleggen van het examen ontvangt men een sticker, welke zichtbaar op de helm gedragen moet worden.



Geen instructie en/of geen examen = geen werkzaamheden uitvoeren.
Geen helmsticker = geen werkzaamheden uitvoeren.

4.8 Kennis en opleiding

Om inhoud te kunnen geven aan de veiligheidsambitie (binnen het project vastgesteld op het niveau van minimaal trede 3 van de veiligheidsladder: berekenend), dient de kennis over (integrale) veiligheid en beheersing van veiligheidsrisico's binnen het project verankerd te zijn.

Dit vergt een o.a. benodigde kennisniveau bij alle projectmedewerkers, zowel bij de OG als ON.

De ON zal het kennisniveau binnen haar organisatie op peil moeten brengen of houden om bij uitvoering van het project te kunnen voldoen aan wet- en regelgeving en de door OG vereiste integrale projectveiligheidseisen.

Het vereiste kennisniveau aangaande veiligheid van alle "Nieuwe Sluis Terneuzen"-projectmedewerkers is (zie ook ambities):

	PM	MP	CM	TM	OM	RM	PIV	TC / TT	Overigen
Minimaal VCA Basis certificaat									x
VCA-VOL	x	x	x	x	x	x	x	x	
Veiligheidsinstructie RWS ZD	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Dit geldt eveneens voor alle werkenden in de overbruggingsfase.

De tabel is niet uitputtend. Indien bijvoorbeeld medewerkers op bouwlocaties komen, kunnen afhankelijk van het doel van het bezoek, door opdrachtnemer aanvullende eisen worden gesteld zoals het hebben van een Basis-VCA persoonscertificaat.

Het vereiste kennisniveau per functie is bij de ON afhankelijk van de omvang en werkgebied van de organisatie. ON dient hiervan een overzicht te hebben.

Indien een VNSC medewerker een VNSC- of RWS (bouw)locatie éénmalig als bezoeker betreedt en daarbij "op de (bouw)locatie" permanent door een bevoegde persoon wordt begeleid, is de aanvullende Veiligheidsinstructie RWS ZD niet vereist. Het verplicht moeten volgen van de instructie wordt dus bepaald door de afweging of er werkzaamheden en/of activiteiten op de (bouw)locatie beroepsmatig worden uitgevoerd.

Voor medewerkers van ON geldt hetzelfde: alleen bij een eenmalig bezoek waarbij geen uitvoeringsactiviteiten plaats vinden is men vrijgesteld van de veiligheidsinstructie. In alle andere gevallen dient de instructie te zijn gevolgd.

4.9 Voorlichting en instructie

Iedere ON is ervoor verantwoordelijk dat iedereen die haar bouwlocatie betreedt aantoonbaar wordt voorgelicht over de specifieke gevaren en beheersmaatregelen op die bouwlocatie. Ook medewerkers van OG of andere ON vallen onder die verantwoordelijkheid.

5 Afstemming en vastlegging

Om Integrale veiligheid goed te kunnen beheersen en alle betrokkenen goed op de hoogte te houden is het van essentieel belang dat in alle van toepassing zijnde overlegvormen, de betreffende aspecten van Integrale Veiligheid aan de orde worden gesteld. Dit geldt voor zowel in- als externe overlegvormen. Daarnaast is het van groot belang dat het voltallige team input levert, teneinde de veiligheid en veiligheidscultuur op een hoger niveau te brengen en te houden.

Documenten waarin relevante veiligheidsissues worden vastgelegd dienen onderdeel uit te maken van het IVD.

5.1 Intern projectoverleg VNSC

Coördinatie-overleggen

Wat	Wie	Wanneer	Doel
Werkoverleg overbruggingsteam	Intern VNSC – betrokkenen overbruggingsfase	1x/2 weken	Operationele afstemming (scope, planning, voortgang, int. veiligheid)
Coördinatieoverleg OG	Betrokken partijen (OG-niveau), district.	1x/4 weken	Operationele afstemming (scope, planning, voortgang, int. veiligheid)
Coördinatie-overleg ON	Alle betrokken opdrachtnemers	Wekelijks	Operationele afstemming tussen partijen

5.1.1 In reguliere overleggen

Integrale veiligheid staat standaard op de agenda van alle overlegvormen binnen het project zoals het Kernteamoverleg, kwartaaloverleg district, overleg met beheerders, toetsoverleg, etc. .

De IPM-rolhouders zijn verantwoordelijk voor de beheersing en verbetering van Integrale Veiligheid binnen het project en geven hieraan een proactieve invulling.

Specifiek voor de overbruggingsfase overlegt het “Overbruggingsteam”. Hierbij worden operationele zaken besproken als voorbereiding en contractering werkzaamheden, lopende activiteiten, bijzonderheden en afwijkingen, ervaringen en evaluaties.

Doel is op de hoogte te blijven van planning en voortgang overbrugging.

Frequentie: 1x/2 weken.

5.2 Overleg tussen OG en ON

Veiligheid zal als onderdeel van de bespreking van de actuele risico's en beheersmaatregelen tijdens het voortgangsoverleg/werkoverleggen aan de orde komen. De belangrijkste risico's met de stand van zaken van de beheersmaatregelen wordt maandelijks toegevoegd aan de voortgangsrapportage (De belangrijkste risico's op basis van Geld, Tijd, Kwaliteit, Omgeving, Veiligheid, Imago).

Van ON wordt verwacht dat hij zelf eveneens een overlegstructuur inricht waarin integrale veiligheid is geborgd. In dit overleg moet minimaal aan de orden komen:

- voorlichting en onderricht van medewerkers;
- overlegvormen waarin V&G op de agenda staat;
- het vastleggen van taken en bevoegdheden op V&G-gebied voor de diverse functionarissen;
- de wijze waarop V&G-risico's worden besproken en beheerst die voortvloeien uit het gelijktijdig werken door meerdere partijen;
- de wijze waarop de maatregelen uit de RI&E worden uitgevoerd en de wijze waarop toezicht op deze maatregelen wordt uitgeoefend.

5.2.1 Risicosessie Integrale Veiligheid

Voorafgaand aan de uitvoering van de activiteiten moet ON minimaal één risicosessie Integrale Veiligheid beleggen. OG moet in staat worden gesteld hierbij aanwezig te zijn. Deelnemers zijn naast OG alle betrokken medewerkers bij de activiteiten.

Doel is de werkzaamheden door te nemen en vast te stellen of te nemen beheersmaatregelen effectief zijn, en voldoende bekend bij de betrokkenen.

5.3 Externe overleg

In de overleggen met de omgeving (stakeholders, omwonenden, etc.) en de opdrachtnemer neemt veiligheid een plaats in en dient de veiligheidsambitie van het project en de VNSC uitgedragen te worden. Tijdens deze overlegvormen kunnen naast de relevante veiligheidsaspecten tevens de veiligheidsknelpunten van deze externe partijen worden gesignaleerd.

Ter bevordering van de samenwerking en veiligheidscultuur binnen het project kunnen door de OG lunchlezingen op de projectlocatie van de ON worden gehouden. Tijdens de lezingen kan bijvoorbeeld een presentatie worden gegeven van veiligheid gedurende de uitvoeringsfase. Voor een succesvolle samenwerking is het van essentieel belang dat alle betrokken partijen hetzelfde beeld hebben over de aanpak van integrale Veiligheid. In beginsel is de OG hiervoor verantwoordelijk door veiligheid een prominente rol te geven in de betreffende overlegvormen.

Ter bevordering van de betrokkenheid van de OG bij veilige uitvoering van het werk kunnen overlegvormen zoals toolboxmeetings als gast worden bijgewoond. De IPM-rolhouders bepalen welke overleggen nodig zijn en plannen deze, in overleg met de ON.

Mogelijke externe overlegvormen zijn:

Planstudie klankbordgroep, Informatieavonden, Project start up, overdracht V&G dossier, Kick-off per projectonderdeel, bouwoverleg, evaluatieoverleg, lunchlezing, bijwoning toolboxmeeting ON, escalatieoverleg, etc.

5.4 Communicatie

Daar waar het IPM-team relevante Veiligheidsissues breed wil communiceren, zullen projectteam-bijeenkomsten georganiseerd worden. Dit vindt plaats zowel aan zijde van OG als ON.

Voor algemene veiligheidsissues zullen de projectmedewerkers per e-mail geïnformeerd worden. Alle IPM-rolhouders zijn voor iedereen toegankelijk voor vragen of opmerkingen aangaande veiligheid binnen het project.

5.5 Instructie voor VNSC medewerkers

Als werkgevers is de projectorganisatie NST als onderdeel van de VNSC (op haar beurt weer “gedelegeerd werkgever” voor RWS en MOW) verantwoordelijk voor de eigen medewerkers. Dat wil zeggen dat medewerkers beschermd moeten worden tegen de gevaren en risico's van het werk. Voor bescherming tegen de restrisico's van het werk (ook op de bouwplaats) moeten de medewerkers worden voorgelicht en geïnstrueerd en tijdig worden voorzien van de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen.

Daarnaast dienen medewerkers die activiteiten op de bouwplaats verrichten te beschikken over de door ON geëiste certificaten, en een projectspecifieke veiligheidsvoorlichting te volgen over:

- Beleid t.a.v. veiligheid;
- Veiligheid op de projectlocatie;
- Veiligheid op de bouwplaats;
- Procedure voor het meenemen van PBM van het project;
- Inhoud van dit plan.

5.6 Communicatie op de bouwplaats

Met betrekking tot veiligheid op de bouwplaats speelt VNSC als opdrachtgever een prominente rol. Daarnaast heeft ook ON een grote verantwoordelijkheid hierin.

ON draagt tijdens de werkzaamheden zorg voor een juiste communicatie over veiligheidszaken, zowel in woord al op schrift. Hierbij is een proactieve houding vereist, waarbij het elkaar aanspreken op veilig danwel onveilig gedrag als een vanzelfsprekendheid geldt.

5.7 Afwijkingen

Tijdens uitvoering van het project kunnen vanuit de OG de contracteisen ten aanzien van veiligheid wijzigen of kunnen vanuit de ON afwijkingen op contracteisen bij OG worden ingediend.

Mogelijke afwijkingen zijn: noodzakelijke wijzigingen, klachten, schade, verbetervoorstellen, e.d..

Een afwijking of VTW “kan” gevolgen hebben voor de veiligheid van bijvoorbeeld de arbeidsomstandigheden of veiligheid voor de omgeving. Daarom dient bij verwerking van een afwijking of VTW altijd nagedacht te worden over de effecten voor de veiligheid. Indien er gevolgen voor de veiligheid geconstateerd worden moeten de gerelateerde documenten in het IVD opgenomen te worden.

5.8 (Bijna) ongevallen en incidentenregistratie

Arbeidsincidenten en (bijna) ongevallen kunnen voorkomen en dienen afhankelijk aan welke zijde deze gebeuren (OG, ON of omgeving), gemeld en geregistreerd te worden. Indien de dood, blijvend letsel of een ziekenhuisopname het gevolg van een ongeval is, dient dit tevens aan de Inspectie SZW (I-SZW) te worden gemeld.

De verantwoordelijkheid voor het melden van incidenten en afwijkende en onveilige situaties ligt bij “alle betrokken medewerkers” en partijen! Dat geldt voor alle incidenten en risico's langs de weg, op en nabij het water, op de werkvloer, etc. De werkgever is ervoor verantwoordelijk dat indien noodzakelijk I-SZW wordt ingeschakeld.

Voor projectmedewerkers geldt een meldingsplicht voor alle (bijna) ongevallen en incidenten (zie ook bijlage 1). Alarmering naar hulpdiensten vindt altijd plaats via 112. Ook incidenten waarbij de openbare (vaar)weg negatief wordt beïnvloedt worden gemeld via 112. Wanneer hulpdiensten worden opgeroepen dient de RWS InformatieCoördinator te worden geïnformeerd via: 06-29558781.

Daarbij moeten deze incidenten worden geregistreerd via bij **0800-8002**.

Voor medewerkers van de ON geldt een meldingsplicht voor alle (bijna) ongevallen en incidenten volgens de eisen die de Arbowet hieraan stelt, het onderhavige veiligheidsbeheerssysteem van de ON en het contract.

Aanvullend hierop dient de ON de OG te informeren over de ongevallenstatistieken en genomen corrigerende of preventieve maatregelen om herhaling te voorkomen.

Incidenten en ongevallen die vanuit de omgeving worden gemeld, worden afgehandeld conform het PMP.

5.9 Onderbreken van werkzaamheden

Bij acute veiligheidsrisico's waarbij het risico op (zwaar) letsel of de dood aanwezig is dienen de risicovolle activiteiten direct te worden onderbroken. Iedere medewerker is hiertoe bevoegd! Dit lijkt geen eenvoudige beslissing. Hierbij kunnen vaak meerdere gedachten een belangrijke rol spelen. Echter, zaken als: *Hoe moet ik een gevaarlijke situatie beëindigen? Ben ik wel bevoegd? Wat heeft dit voor (juridische) consequenties?, etc.* spelen nooit een rol; Ongevallen moeten te allen tijde voorkomen worden.

In het geval van acuut gevaar is eenieder verplicht personen hiervoor te waarschuwen en indien mogelijk (levens)reddend op te treden zolang de eigen veiligheid geen gevaar loopt. Zeker wanneer een medewerker uit het projectteam geen actie onderneemt op een gevaarlijke situatie zou dit gezien kunnen worden als "nalatigheid".

Omdat het stilleggen van werk (grote) consequenties kan hebben, wordt verwezen naar bijlage 7 (Procedure onderbreken van werkzaamheden) voor de juridische plicht en ondersteuning die ondersteuning biedt bij het (laten) onderbreken. Het (tijdelijk en/of kortstondig) onderbreken van de werkzaamheden t.g.v. een onveilige situatie moet altijd direct gemeld worden bij de leidinggevende én veiligheidskundigen van OG en ON, en moet worden vastgelegd en aan PRM-OG schriftelijk worden gecommuniceerd.

5.10 Toetsen veiligheidsbeheersing

Bij de projectonderdelen waarbij een hoog restrisico resteert, of waarbij falen grote gevolgen heeft (RISMAN gevolgscore >3), wordt de ON middels SCB door OG getoetst.

In aanvulling daarop en daar waar SCB niet wordt toegepast, ziet de OG toe op een veilige realisatie van het project. Hierin speelt het toezicht op een juiste V&G coördinatie door de ON een belangrijke rol.

Aan de toezichhoudende rol van de OG zal inhoud worden gegeven door het toepassen van een mix van instrumenten zoals de project start up (PSU), bijwoning risicovolle werken, Safety Walks, OOG-rondes (observaties onveilig gedrag), inspecties, bouwvergaderingen en bijwoning van bijvoorbeeld toolboxmeetings.

ON dient kenbaar te maken op welke wijze het toetsen van de risicobeheersing plaats vindt, en op welke wijze hiervan terugkoppeling gaan OG wordt gegeven.

6 Meting, Monitoring en Projectevaluatie

Continu verbeteren

Het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van VNSC berust op het Plan, Do, Check Act (PDCA) cyclus van continu verbeteren en omvat 2 pijlers, nl.:

1. Een proactieve veiligheidscultuur en,
2. Een VMS gericht op systematische beheersing van de veiligheidsrisico's in de primaire processen van VNSC.

Voor de VNSC medewerkers wordt veiligheidsmanagement gerealiseerd door middel van risicomanagement, training en opleiding. Voor de opdrachtnemers worden de veiligheidsdoelstellingen en de eisen voor veiligheidsmanagement vastgelegd in de contractdocumenten en het IVP.

Hoe OG en ON veiligheid tijdens de overbrugging beheersen, staat in hoofdzaak beschreven in het IVP. De basis voor dit plan ligt in wet- en regelgeving en RWS kaders, leidraden en richtlijnen.

Beheersing gebeurt door het monitoren van het veiligheidsmanagement van ON. Voor contracten >3 maanden doorloop van gunning tot einde uitvoering wordt de Injury Frequency (IF) van- en door de opdrachtnemer bewaakt. OG bewaakt dit eveneens. Daarnaast wordt bij deze contracten ook het VMS van de opdrachtnemer middels audits getoetst. Dit gebeurt mede op basis van Safety Performance Indicator Contractors (SPIC).

Om een helder beeld te krijgen van de PDCA verbetercyclus en samenhang tussen de processen van integrale veiligheid wordt in bijlage 5 het PDCA schema Integrale Veiligheid binnen RWS projecten weergegeven aan de zijde van OG. Het schema is niet uitputtend opgesteld, maar laat de belangrijkste processen zien. Elke IPM rolhouder zal zijn aanknopingspunten hierin herkennen.

Op basis van dit schema zal ook monitoring van het VMS van ON plaats vinden.

PDCA cyclus in het kort

PLAN: Dit IVP geeft richting aan het organiseren van integraal veiligheidsmanagement binnen projecten. Alle elementen voor het plannen van integrale veiligheid binnen het project staan hierin beschreven.

DO: De veiligheidsbeheersing wordt contractueel met de ON overeengekomen en zowel OG als ON hebben permanent aandacht voor de gevaren en risico's binnen het project.

CHECK: De projectresultaten worden gemeten en getoetst en de analyses hiervan dienen als input voor de geplande evaluaties.

ACT: Bij zowel OG als ON vinden periodiek projectevaluaties aangaande veiligheid plaats. Vanuit deze evaluaties worden (nieuwe) beheersmaatregelen en/of doelstellingen vastgesteld. De nieuwe of bijgestelde (project)doelstellingen worden vervolgens gepland, uitgevoerd, gecontroleerd etc.

7 Literatuurlijst

1. Kader Integrale Veiligheid voor Projecten (RWS), versie 3.0.3, februari 2016.
2. Kader Veiligheidsmanagement (RWS), versie 4.8, september 2011.
3. PvE Tijdelijke huisvesting.
4. Veiligheidshandboek beheerder RWS Zee en Delta.

Bijlagen

Bijlage 1 Namen en Rollen betrokken partijen

Opdrachtgever

Het projectteam vanuit de opdrachtgever (de Projectgroep Nieuwe Sluis) wordt gevormd door

(vetgedrukt contactpersonen Integrale Veiligheid projectteam overbruggingsfase):

Eric Martejn	Projectdirecteur
Rien van Zetten	Projectmanager overbruggingsfase
Mardie Hack	Chief Information Officer
Frederic van Hoorebeke	Contractmanager
Fred Rodewijk	Technisch Manager - NST
Piet van Oosten	Technisch Manager - overbruggingsfase
Harm Verbeek	Omgevingsmanager
Menno Niesing	Project Adviseur Integrale Veiligheid

Adres

Naam	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie
Adres	Jacob Obrechtlaan 3
Postcode / plaats	4600 AG Bergen op Zoom
Contactpersoon	Rien van Zetten * b.a. Piet van Oosten
Telefoon	06 531 56 441 (R. van Zetten) 06 307 94 590 (P. van Oosten) + 31 (0)164 212 800 (alg)
Email	info@vnsc.eu

V&G-coördinator Contractvoorbereiding:

M. Niesing *

T: 06 535 02 667

M: mennoniesing@vnsc.eu

Coördinerend aannemer: fa. Heijmans

E. Jansen

T: 06 230 94 032 *

M: ejansen@heijmans.nl

Aanmelden werkzaamheden: RWS District Zee & Delta

W. Eindhoven

T: 06 215 57 258

M: wilco.eindhoven@rws.nl

* In geval van meldingsplichtige ongevallen, of incidenten die leiden tot schade/kosten/vertraging voor OG dienen deze functionarissen direct geïnformeerd te worden.

Bijlage 2 Risico-inventarisatie en – evaluatie

De risico's worden bijgehouden in het integrale risicodossier. De risico's met een score op veiligheid zijn in deze bijlage gegeven. Een volledig overzicht van de risico's is gegeven in de online database Relatics.

Er is gebruikgemaakt van risicoklasse, zie ook Risicomanagementplan (VNZT-X-005). Voor het aspect veiligheid is de klasse hieronder weergegeven.

KANS (K)		
<i>Klasse</i>		<i>Omschrijving</i>
0	0	Geen kans van optreden
1	0,1 - 1 %	Onwaarschijnlijk
2	1 - 10 %	Kans bestaat, niet groot
3	10 - 25 %	Er is een reële kans
4	25 - 50 %	Bijna zeker
5	50 - 100%	Vrijwel zeker

GEVOLG (G)		
<i>Klasse</i>		<i>Omschrijving</i>
0		Veilig
1		Lichte blessure
2		Medische assistentie nodig
3		Zwaar gewond
4		Blijvend letsel
5		Dodelijke afloop

Nr.	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Toelichting	Veiligheids thema	K	G	Beheersmaatregel	Beheersmaatregel Status
1.	Constructies (Westsluis, kade, oever, objecten) falen t.g.v. zettingen/zettingsvloeïingen.	Onjuiste ontwerp uitgangspunten, geen verificatie.	Westsluis buiten gebruik t.g.v. onveilige constructie.	-	Constructieve Veiligheid	2	1	Verificatie ontwerp uitgangspunten	Afgerond
2.	Constructies (Westsluis, kade, oever, objecten) falen t.g.v. zettingen/zettingsvloeïingen.	Onjuiste uitvoering, niet volgen ontwerp uitgangspunten.	Westsluis buiten gebruik t.g.v. onveilige constructie.	-	Constructieve Veiligheid	2	1	Aantoonbaar volgen ontwerpuitgangspunt en door ON.	Nog te nemen
3.	Constructies (Westsluis, kade, oever, objecten) falen t.g.v. trillingen en funderings-technieken.	Onverwachte doorwerking trillingen.	Constructies falen en verliezen (gedeeltelijke) functionaliteit.	Als gevolg van onvoorziene doorwerking van trillingen bij inbrengen en trekken elementen kan schade ontstaan waardoor vervolgacties noodzakelijk zijn.	Constructieve Veiligheid	2	1	Monitoring constructies	Nog te nemen
4.	Kans op brand t.g.v. onjuiste/onveilige opslag brandbare stoffen.	Opslag niet conform voorschriften.	Schade, hinder, vertraging, letsel. Gevolgen voor operationele processen vaarwegcorridor, wegverkeer.	-	Brandveiligheid	3	3	Opslag conform voorschriften.	Nog te nemen
5.	Kans op brand t.g.v. raken ondergrondse infra.	Raken van spanningvoerende kabels, of leidingen met brandbare stoffen.	Schade, hinder, vertraging, letsel. Gevolgen voor operationele processen vaarwegcorridor, wegverkeer.	-	Brandveiligheid	3	3	Uitvoeren KLIC conform WION.	Nog te nemen
6.	Kans op uitbreiding brand t.g.v. onvoldoende incidentopvolging.	Onvoldoende voorbereiding op gebied van incidentafhandeling.	Onnodige uitbreiding van brandincident.	-	Brandveiligheid	3	3	Opstellen calamiteitenplan, inrichten BHV-organisatie	Nog te nemen

Nr.	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Toelichting	Veiligheids thema	K	G	Beheersmaatregel	Beheers- maatregel Status
7.	Diverse risico's, waaronder blootstelling aan: - schadelijk geluid; - fysieke belasting; - trillingen; - blootstelling aan gevaarlijke stoffen; - fysieke gevaren: beknellen, geraakt worden, snijden, stoten etc.	Niet werken overeenkomstig de arbocatalogi.	Diverse gezondheidsrisico's.	-	Arbeidsveiligheid	3	4	Werken conform arbocatalogi.	Nog te nemen
8.	ON voldoet niet aan de eisen van RWS-district welke gelden op het sluiscomplex m.b.t. veilig werken.	Veiligheidshandboek beheerder wordt niet in acht genomen.	Onveilig werken. Niet werken conform richtlijnen district. Stillegging van de werkzaamheden.		Arbeidsveiligheid	3	2	Werken conform veiligheidshandboek van de beheerder.	Nog te nemen
9.	In aanraking komen met gevaarsbronnen in de bodem (NGE, verontreiniging)	Geen zicht op aanwezige gevaarsbronnen in de bodem.	Gezondheidsschade, letsel.	Uitkomsten bodemonderzoek zijn verwoord in Notitie NGE tijdens uitvoeringsfase (VNZT-R-172) en diverse bodemonderzoeken (o.a. VNZT-R-124).	Arbeidsveiligheid	3	3	Geen beheersmaatregelen nodig o.b.v. genoemde notitie.	Nog te nemen
10.	Gevoel van sociale onveiligheid.	Onjuiste inrichting bouwterrein, verlichting onjuist, materieel en materiaal onjuist opgeslagen.	Kans op vandalisme, diefstal, schaduwwerking op openbare weg waardoor gevoel van onveiligheid ontstaat.		Sociale veiligheid	2	3	Bouwterrein en omgeving adequaat verlichten, materieel en materiaal adequaat opslaan. Geen opslag buiten bouwhekken.	Nog te nemen

Nr.	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Toelichting	Veiligheids thema	K	G	Beheersmaatregel	Beheers- maatregel Status
11.	Onjuiste opslag materieel, materiaal	Opslag binnen obstakelvrij zone van de rijbaan.	Aanrijdgevaar door wegverkeer.		Verkeersveiligheid	3	3	Opstellen inrichtings-tekening werkgebied. Opslag binnen bouwhekken en buiten obstakelvrije zone. Zo nodig verkeers-maatregelen conform CROW96b i.o.m. wegbeheerder.	Nog te nemen
12.	Verkeers-/ vervoersbewegingen over openbare weg.	Bijzondere verrichtingen worden zonder verkeersmaatregelen uitgevoerd, toegangen tot bouwterrein niet zichtbaar/ herkenbaar voor weggebruikers.	Aanrijdgevaar met wegverkeer.		Verkeersveiligheid	3	3	Geen bijzondere verrichtingen op de openbare weg waar deze voor regulier verkeer niet zijn toegestaan. Bijzondere verrichtingen alleen toegestaan met toestemming wegbeheerder en met hulp van verkeers-maatregelen (in geval van verkeers-regelaars alleen gecertificeerde personen). Toegangen adequaat beborden o.b.v. CROW96b.	Nog te nemen

Nr.	Onzekerheid	Oorzaak	Gevolg	Toelichting	Veiligheids thema	K	G	Beheersmaatregel	Beheers- maatregel Status
13.	Blootstelling gevaarlijke stoffen		Blootstelling aan gevaarlijke stoffen (o.a. dieselmoto-remissie (DME))		Gevaarlijke stoffen	3	4	DME wordt gezien als kanker- verwekkend. Omgang met deze stof/ blootstelling moet worden beheerst conform Arbobesluit "carcinogene stoffen".	Nog te nemen
14.	Hinder scheepvaart verkeer.	Onjuiste inrichting bouwterrein, m.n. verlichting.	Hinder van scheepvaart doordat seinen of verlichting van schepen niet goed waarneembaar is.		Nautische veiligheid	3	2	Geen gebruik verlichting dat verwarrend kan zijn voor scheepvaartverkeer.	Nog te nemen
15.	ON is onvoldoende voorbereid op scenario's waarbij hulpverlening noodzakelijk is.	Onvoldoende aandacht in de voorbereiding. Onvoldoende instructie bij uitvoering. Geen BHV-ers aanwezig.	Onnodige uitbreiding van incidenten.		Hulpverlening.	3	4	Inrichten hulpverlenings- organisatie op basis van een calamiteitenplan.	Nog te nemen
16.	ON is onvoldoende voorbereid op scenario's waarbij incidenten zich uitstrekken buiten de grenzen van het bouwterrein.	Onvoldoende aandacht in de voorbereiding. Onvoldoende afstemming met de calamiteitenorganisatie RWS.	Operationele processen worden bedreigd. Inmenging van RWS is noodzakelijk bij de afhandeling van de (dreigende) calamiteit.		Calamiteiten	3	5	Inrichten calamiteiten- organisatie op basis van een calamiteitenplan en in afstemming met calamiteitenorganisa- tie RWS.	Nog te nemen
17.	Onvoldoende afstemming met ON prestatiecontract.	ON participeert niet in coördinatieafstemming met fa Heijmans.	Diverse risico's t.g.v. onvoldoende zicht op elkaar inwerkende risico's.		Coördinatie	3	3	Coördinatie van werkzaamheden.	Nog te nemen

Risico's vanuit het risicodossier

ID	Bedreiging	Oorzaak	Gevolg	Toelichting	Veiligheids thema	K	G	Beheersmaatregel
RIS-00229	Gevaarlijke situaties op het water tijdens de bouw in de binnen of buitenvoorhavens	- operationeel concept realisatiefase voorziet niet in voldoende regels die veiligheid borgen - opdrachtnemer houdt zich niet aan regels vaarwegverkeer realisatiefase - binnenvaarders / loodsen houden zich niet aan regels vaarwegverkeer realisatiefase	aanvaringen, hinder, imagoschade, opstoppen, stilleggen werk.		Arbeidsveiligheid Nautische Veiligheid Constructieve Veiligheid	17.5	3	operationeel concept uitwerken voor realisatiefase, rekening houdend met voorgenomen fasering en ruimte tbv scheepvaart en ruimte tbv bouwterrein/opdrachtnemer. Evt. planning van binnenvaart uitwerken.
RIS-00228	Gevaarlijke situaties door kruisend werkverkeer en fietsverkeer in de realisatiefase op het sluiscomplex	Inrichting Bouwterrein/Sluiscomplex.	Letsel, slachtoffers, stillegging, imagoschade.		Verkeersveiligheid	17.5	5	Verkeersmanagementplan opstellen en afstemmen in bereikbaarheidsteam wegverkeer.
RIS-00165	In de uitvoeringsfase wordt op een leiding gestuit die niet op de KLIC-melding staat.		Het werk komt stil te liggen		Constructieve Veiligheid	7.5	2	Eigen kabels en leidingen RWS in kaart brengen Voorschrijven graven proefsleuven door ON realisatie
RIS-00285	Locatie aansluitingen bouwterrein op hoofdroute: invoegend werkverkeer waar snelheid wegverkeer hoog is.		Onveilige situatie invoegend wegverkeer vanwege te hoge snelheid wegverkeer op hoofdroute. Botsing werkverkeer met wegverkeer. Letsel met medische assistentie.		Verkeersveiligheid	7.5	2	Ontwerp aanpassen, aansluitende wegen alleen nabij wegkruisingen of bochten waar de snelheid laag ligt. Maximum snelheid op hoofdroute verlagen.

RIS-00287	Bouwverkeer in realisatiefase botsing met voertuigen wegverkeer.	Combinatie van wegverkeer en bouwverkeer (evt. kruisend bouwverkeer).	Onveilige situatie, botsingen met voertuigen	Relatief lage kans omdat uitgangspunt van de fasering is dat zoveel mogelijk transport 's nachts of over water gebeurt, een ongelijkvloerse kruising wordt aangebracht en een betoncentrale op het middenterrein wordt aangebracht.	Verkeersveiligheid	7.5	2	Bouwverkeer scheiden van wegverkeer. Bouwverkeer minimaliseren (EMVI). Zoveel mogelijk aanvoer van materiaal en afvoer van grond over water. Evt. in realisatiefase vrachtverkeer verbieden (door sluisbiltunnel).
RIS-00035	Integrale veiligheid wordt onvoldoende meegenomen in de het uitvoeringsontwerp.	- ON ziet geen urgentie ervan - Het onderwerp leeft niet bij ON - ON heeft geen beeld van de invulling	- in het ontwerpresultaat zijn veiligheidsaspecten niet goed meegenomen - het integrale veiligheidsdossier is ondermaats en niet overdraagbaar naar het aanlegcontract - veiligheidsambitie wordt niet ingevuld.		Integrale veiligheid	17.5	3	IVP en IVD formeel overdragen aan ON. onderwerp veiligheid aan bod laten komen in kennissessies en risico-inventarisaties. Rapportage integrale veiligheid bij elk dossier actualiseren en onderdeel van opleverdossier. Sessie OG/ON over integrale veiligheid om ambitie te bepalen.
RIS-00975	De stabiliteit van de (onder)grond constructie faalt technisch (technisch falen)	Ontwerpfout, uitvoeringsfout, Er is onvoldoende kennis over de stabiliteit van de ondergrond. Maakbaarheid van de technische uitwerking is niet aangetoond.	uitspoeling, zettingen/verzakkingen, stabiliteit niet gewaarborgd, De constructie is niet water-/gronddicht, hogere kosten, uitloop in tijd, kwaliteit wordt niet gehaald, onveilig systeem, imagoschade		Constructieve veiligheid	37.5	3	Toetsen bodemgesteldheid. Aangeven aan ON.

RIS-00681	Ongevallen (veiligheid) tijdens realisatie van de nieuwe sluis	Ontstaan van brand door onveilig handelen, gebruik brandbare stoffen, etc.. - ONveilig Werken op hoogte (bijvoorbeeld valgevaar en vallende voorwerpen). - ONveiligWerken met mobiel werkplatform. - ONveiligWerken in de omgeving van bewegende delen. Aanwezigheid groot materieel (bijvoorbeeld reikwijdte van kranen). - ONveiligWerken met gevaarlijke stoffen. - ONveiligWerken in bijzondere situaties (bouwkuip). - ONveiligWerken nabij water (te water raken van mensen). - ONveiligWerken in afgesloten ruimte (aanwezigheid van bewegingswerken).	- Inspectie SZW legt de werkzaamheden stil en de schade moet worden hersteld. -Ongevallen met ernstig blijvend letsel, mogelijk doden.		Arbeidsveiligheid	17.5	4	1. Veiligheidsambitie voor het project vaststellen. 10. Risico-inventarisatie en – evaluatie (RI&E) opstellen ook voor contractbeheersfase 2. Formuleren van eisen aan veiligheid en opnemen in aanlegcontract (proces- en producteisen) 3. Werken conform werkwijze integrale veiligheid 4. Uitvoeren van specifieke toetsen op IVP. 5. Opstellen VG-plan: veiligheidsanalyse op realisatie maken. 6. Veiligheidsambitie opstellen / uitvoeren. OG geeft het voorbeeld (toolbox/safetywalks/veiligheidseisen inzichtelijk/etc) 9. Projectcalamiteitenplan (onderdeel van IVP) opstellen (voor realisatie en exploitatiefase)
RIS-00321	De veiligheid van derden/onbevoegden op het bouwterrein kan niet worden geborgd (security).	ON houdt zich onvoldoende aan de voorschriften	De veiligheid van derden/onbevoegden komt in het geding		Arbeidsveiligheid (arbowergeving).	17.5	5	Specifieke eisen in het aanlegcontract opnemen tav. door ON te hanteren veiligheidsbeleid (denk aan afzetten terreinen, bebording ect, logistiek plan.) Toolbox/voorlichting/instructie verzorgen. Projectkick-off met OG en ON.

RIS-01083	Veiligheidsprocessen zijn onvoldoende beheerst	a. Het ontwerp voldoet niet aan de eisen, de veiligheid is hierdoor mogelijk niet geborgd. b. Het projectcalamiteitenplan (IVP) wordt onvoldoende adequaat opgevolgd c. Onveilige (bouw-) locatie d. ON werkt onveilig e. Veiligheid verkeer onvoldoende geborgd Verificatie en validatie niet correct vorm gegeven	Uitloop in de planning financiële consequenties, beperkte kwaliteit, onveilige situatie / onveilig handelen, negatief effect op omgeving, imagoschade.		Int. Veiligheid.	7.5	5	De projectambities tussen Vlaanderen en Nederland dienen afgestemd te worden Er dienen eisen opgenomen te worden in de VSE mbt veiligheid Er dienen eisen opgenomen te worden in de VSP mbt veiligheid Tijdens de realisatie dient ter acceptatie het volgende ingediend te worden: - Procesbeschrijving Integraal veiligheidsmanagementplan -Procesbeschrijving calamiteiten
RIS-00715	Het projectcalamiteitenplan (IVP) wordt onvoldoende adequaat vorm gegeven en opgevolgd	ON onderkent het belang van het calamiteitenplan onvoldoende tijdens de realisatie- en exploitatiefase.	Er ontstaat (im)materiële schade, calamiteiten breidden zich onnodig uit		Integrale Veiligheid.	7.5	5	a. Opstellen projectcalamiteitenplan en vastleggen in contract.
RIS-00720	Brandweer Veiligheidsregio geeft negatief advies op ingebruikname object	Veiligheidseisen door brandweer veiligheidsregio gesteld zijn niet stabiel en / of worden niet tijdig verwerkt.	vertraging en / of meerkosten		Hulpverlening, incident-management.	7.5	4	1. Vroegtijdige afstemming over eisen brandweer veiligheidsregio en beheersorganisatie. 2. De veiligheidsregio betrekken als stakeholder, wensen en eisen meenemen in het realisatie contract (denk aan brandbluspompeninstallaties, sleutelkluis, bereikbaarheid).
RIS-00430	Sociaal onwenselijke en onveilige situatie door leegstand.	Leegstand door onteigening	Sociaal onveilige situatie, vernieling, diefstal, vandalisme.		Sociale Veiligheid.	2.5	2	beveiliging: afzetten van werkterrein en bewaking en tijdelijke bewoning (?)

Bijlage 3 Regels en voorschriften

Veiligheidsdomeinen	wetgeving (niet uitputtend!!)	(RWS) kaders en richtlijnen
Arbeidsveiligheid	Arbowet (van SZW) en burgerlijk wetboek	KADER IV in projecten, ARBO management systeem AMS, CROW-richtlijnen, arbeidsmiddelenrichtlijn 2009/104/EG
Brandveiligheid	Woningwet, Bouwbesluit	Richtlijn Ontwerpen Kunstwerken (ROK), Richtlijn Beheer Kunstwerken (RBK)
Constructieve Veiligheid	Woningwet, Bouwbesluit, Waterwet	Richtlijn Ontwerpen Kunstwerken (ROK), Richtlijn Beheer Kunstwerken (RBK) Euronorm
Security (integrale beveiliging)	Wet Bescherming Persoonsgegevens (WBP), Wet Veiligheids-onderzoeken (WVO), Baseline Informatie-beveiliging Rijk (BIR), Richtlijnen BZK, NCTV etc	Handboek Security, Cyber Security implementatierichtlijn RWS
Sociale Veiligheid	Arbowet, Bouwbesluit	RWS Functionele Eisen Sociale Veiligheid 2.0 Handboek sociaal veilig ontwerp en beheer (ISBN 9789068684858), RWS Handreiking Sociale Veiligheid 2.1.1
Nautische Veiligheid (zee- en binnenvaart)	Scheepvaart-verkeerswet, BPR, Binnenvaartwet,	Richtlijn vaarwegen, Richtlijn registratie scheepsongevallen, Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008,
Spoorwegveiligheid		
Tunnelveiligheid	Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (Warvw), Rarvw, Bouwbesluit, Tunnelwet (meerdere veiligheidsdomeinen)	Landelijke Tunnelstandaard
Machineveiligheid en Elektrische veiligheid	machinerichtlijn (2006/42/EG), Arbowet	Landelijke Richtlijnen Bediening Bruggen en Sluizen (LBBS), Besluit Elektrische Installaties op arbeidsplaatsen (BEI)
Verkeersveiligheid (veiligheid wegverkeer)	Burgerlijk Wetboek, Wegenwet, Wegenverkeerswetgeving, Wet Beheer RWS-werken	Kader Verkeersveiligheid, Spitsstroken, Overige kaders onder Robuuste Netwerken (recent EV wegen) ASVV2004, CROW96b
Waterveiligheid (veiligheid tegen overstroom)	Waterwet	Leidraad Kunstwerken, Wettelijk Toetsingsinstrumentarium Richtlijn boortechniek 2004
Gevaarlijke stoffen	Wet milieubeheer, Wet op de ruimtelijke ordening, Wet vervoer gevaarlijke stoffen, Regeling Basisnet, ExterneVeiligheid-beleidsregel, BEVT	Kaders Externe Veiligheid in verkennings- en planuitwerkingsfase, Gedragslijn Externe Veiligheid
Hulpverlening	Arbowet	
Calamiteiten	Waterwet, Wet veiligheidsregio's	Handboek crisisbeheersing I&M, Beleidsplan crisisbeheersing 2014 – 2017, Crisisplan 2015-2018 RWS Zee & Delta.
Coördinatie	Arbowet	
Overige	Algemene Plaatselijk Verordening Terneuzen 2015	Arbocatalogus “funderingen”

Bijlage 4 Definities en afkortingen

Integraal veiligheidsplan

Is het overkoepelende plan voor alle veiligheidsaspecten die relevant zijn binnen de scope van het project. Het verbindt alle (veiligheids)deelplannen met elkaar, specificeert de toe te passen en te genereren veiligheidsproducten per fase en geeft duidelijkheid over de rollen en taken van de OG, ON, stakeholders en overige betrokkenen binnen het project. Tijdens Ontwerp- en Bouwfase wordt het IVP uitgewerkt tot een Integraal Veiligheidsbewijs en een Veiligheidsbeheerplan

Integraal veiligheidsdossier

Alle producten voor Integrale Veiligheid: het Integraal Veiligheidsplan, inclusief alle deelproducten op specifieke terreinen van veiligheid en onderliggende documenten, analyses, auditverslagen, review-resultaten, testrapporten etc. als resultaat van de reguliere verificatie en validatie processen onder Integraal Project Management.

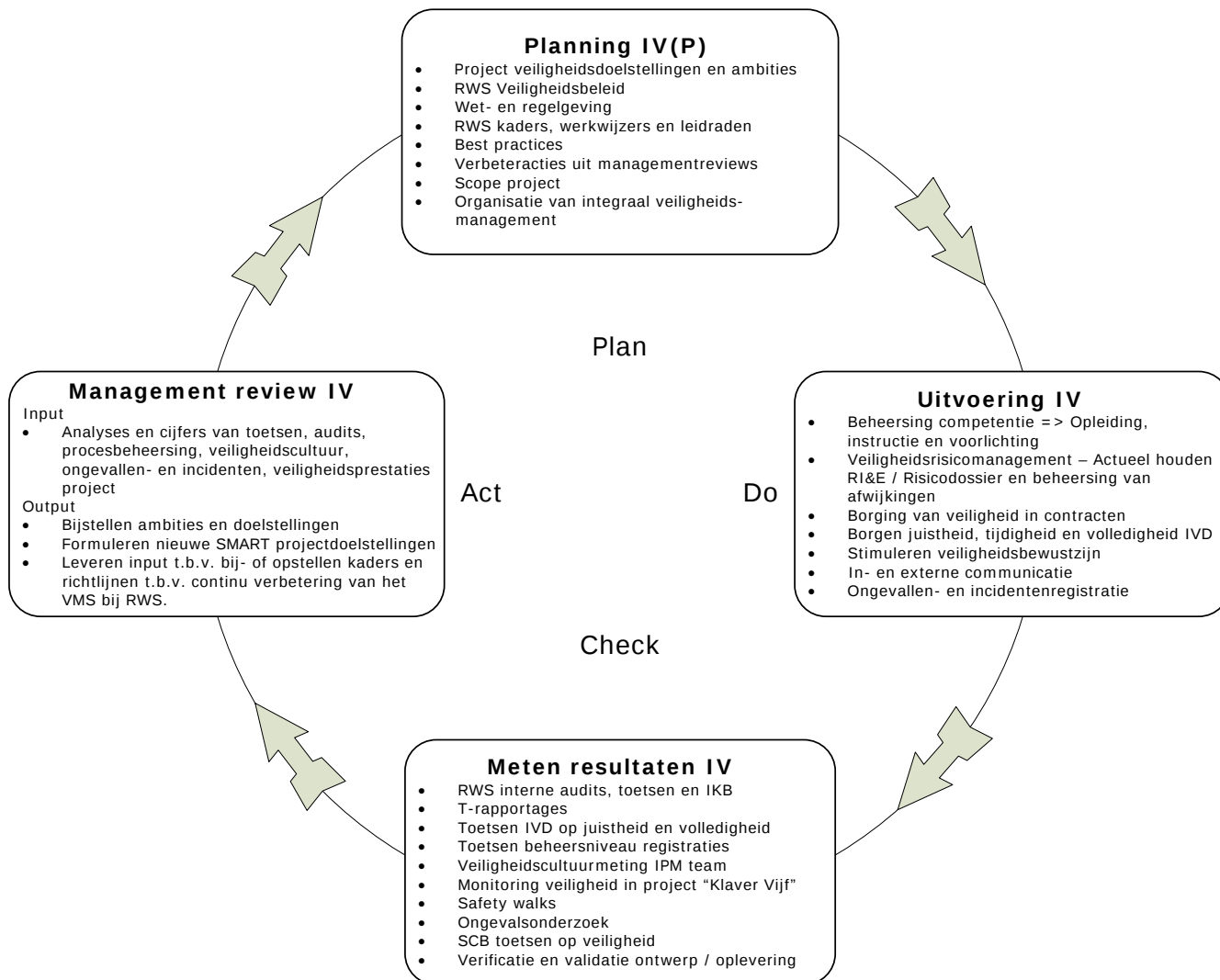
Veiligheidsmanagement

De beschrijving van het veiligheidsmanagement vindt haar kern in dit Integraal Veiligheidsplan. Het veiligheidsmanagement dat gedurende het project zal worden gevoerd sluit direct aan op het integraal project- en kwaliteitsmanagement, wat is vastgelegd in het projectbeheersplan.

Afkortingenlijst

ASVV	Aanbevelingen stedelijke verkeersvoorzieningen
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
BEI	Bedrijfsvoering Elektrische Installaties
BHV	Bedrijfshulpverlening
BLVC	Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid Communicatie
BOO	Beheer, Onderhoud & Ontwikkeling
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
CBP	Contractbeheersplan
CE	Conformité Européenne
CPTED	Crime Prevention Through Environmental Design
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
DCC	Defensie Cyber Commando
DBFM	Design Build Finance Maintain
EHK	Essentiële herkenbaarheidskenmerken
IPM	Integraal Project Management
IVD	Integraal Veiligheidsdossier
IVP	Integraal Veiligheidsplan
I&M	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IV	Integrale Veiligheid
KES	Klant Eisen Specificatie
LIV	Leidraad Integrale Veiligheid
MER	Milieu Effecten Rapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NCTV	Nationaal Coördinator Terrorismedbestrijding en Veiligheid
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OG	Opdrachtgever
ON	Opdrachtnemer
PBM'S	Persoonlijke Beschermingsmiddelen
PDCA	Plan Do Check Act
PIV	Projectadviseur Integrale Veiligheid
PMP	Project Managementplan
PSU	Project Start Up
PTO	Project Team Overleg
RASCI	Responsible Accountable Supportive Consulted Informed
RI&E	Risico Inventarisatie & Evaluatie
RVW	Richtlijnen vaarwegen
SCB	Systeemgerichte Contractbeheersing
TPO	Thematisch Projectoverleg
VBP	Veiligheidsbeheerplan
VCA	VGM Checklist Aannemers
VCA-VOL	VCA persoonscertificaat Voor Operationeel Leidinggevenden
V&G	Veiligheid en Gezondheid
VGC	Veiligheid en Gezondheid Coördinator
VKM	Verkeersmanagement
VMS	Veiligheidsmanagementsysteem
VNSC	Vlaams Nederlandse Schelde Commissie
VTW	Verzoek Tot Wijziging

Bijlage 5 PDCA schema Integrale Veiligheid binnen RWS projecten



Bijlage 6 Taken en verantwoordelijkheden IPM rolhouders

Projectmanager (PM)

- Eindverantwoordelijkheid voor het Integraal Veiligheidsmanagement.
- Het zorg dragen voor een goede veiligheidscultuur binnen het projectteam (maar ook daarbuiten!): sturen op houding en gedrag, uitdragen van het belang van veiligheid.
- Aanspreekpunt voor bedrijfsongevallen.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Specifieke V&G-taken:

- Realiseren overdracht vanuit OG van: V&G-plan voorbereidingsfase, V&G-dossier en Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE): V&G (en overige veiligheids)risico's verbonden aan de realisatie en het beheer en onderhoud van het project.

Manager Projectbeheersing (MP)

- Verantwoordelijk voor de juiste en tijdige operationele invulling van veiligheidsmanagement.
- De kwaliteit van de aanpak van integrale veiligheid te bewaken.
- Veiligheid integraal onderdeel laten uitmaken van de risicobeheersing en het kwaliteitssysteem.
- Bewaken van het opbouwen en kwalitatief gevuld houden van het Integraal Veiligheidsdossier.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Omgevingsmanager (OM)

- Verantwoordelijk voor de communicatie rondom integrale veiligheid en het afstemmen van het integraal veiligheidsplan op de relevante veiligheidsfactoren.
- Toezien dat opdrachtnemers de communicatie met betrekking tot veiligheid met derden (bijvoorbeeld hulpdiensten, overheden en omwonenden) vormgeven. Indien nodig zal de OM ondersteuning verlenen aan deze overlegvormen.
- Aanspreekpunt voor meldingen (klachten, schade en incidenten uit omgeving) en verantwoordelijkheid voor de invoering van meldingen in het meldingensysteem voor ongevallen en incidenten, het prioriteren van de meldingen en afhandeling ervan.
- Toezien op proces ON om veiligheidsrisico's voor omgeving (omwonenden, verkeer) te minimaliseren.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Specifieke V&G-taken:

- Realiseren dat veiligheidsrisico's voor de omgeving (verkeer, omwonenden) worden geminimaliseerd.
- Aangaande V&G realiseren en toezien op doeltreffende communicatie tussen opdrachtnemers met derden (bijvoorbeeld hulpdiensten, overheden en omwonenden). (Ondersteuning overlegvormen door projectorganisatie).
- Toezien op doeltreffende communicatie door ON bij calamiteiten en tijdige bijstelling van calamiteitenplannen van ON.

Technisch Manager (TM)

- Het leveren van een inhoudelijke bijdrage bij het beoordelen van de te accepteren veiligheidsplannen van de opdrachtnemer (Ondersteuning door PIV).
- Ondersteunen CM bij het borgen dat het ontwerp tot stand komt overeenkomstig alle uitgangspunten inzake veiligheid conform het contract.
- Inzake veiligheid technisch inhoudelijke ondersteuning van CM bij toetsen, contractbeoordelingen e.d..
- Verantwoordelijkheid voor de invulling van integrale veiligheid in het project.
- Dagelijkse aansturing Integraal Veiligheidsmanagement binnen het project.
- Toezien op uitvoering conform eisen, wetten en regelgeving voor alle veiligheidsaspecten.
- Het bijsturen van ON naar aanleiding van ongevallen, gevaarlijke situaties en rapportages over veiligheid.
- Houden van veiligheidsoverleg met ON, over o.a. de veiligheidsperformance van ON en samenwerking met OG.
- Aanspreekpunt bij incidenten, in afstemming met PM.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Specifieke V&G-taken:

- Toezien (en toetsen) totstandkoming ontwerp conform uitgangspunten inzake veiligheid, gezondheid en welzijn conform de Arbo-wet (Ondersteuning door PIV).
- Beoordelen en accepteren van V&G-plan ontwerp/uitvoeringsfase.
- Erop toezien dat een V&G-coördinator ontwerp/uitvoeringsfase wordt aangesteld bij opdrachtnemer.
- Tijdens de uitvoeringsfase toezien dat veiligheid en gezondheid de gewenste aandacht krijgen (Ondersteuning door PIV).
- Erop toezien dat veiligheidsrisico's voor de omgeving (verkeer, omwonenden) worden geminimaliseerd.
- Vaststellen hoe de communicatie verloopt bij calamiteiten en dit afstemmen op de calamiteitenplannen van de opdrachtnemer.
- Realiseren dat V&G aan de orde komt in bouwvergaderingen.
- Zelf waargenomen onveilige situaties rapporteren aan ON.
- Uitdragen gedragsregels veiligheid binnen het projectteam.

Contractmanager (CM)

- Verantwoordelijk voor naleving van contractbepalingen en aansturing van ON ten aanzien van veiligheid.
- Beoordelen van contractwijzigingen op (onder meer) integrale veiligheid.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Specifieke V&G-taken:

- Beoordelen en accepteren van V&G-plan ontwerp/uitvoeringsfase
- Toezien op geschikte uitvoering van het V&G-beleid (ondersteuning door contractteam, toetsers, PIV).
- Aansturing toetsteam.
- Toezien op veilig werken door o.a. vanuit het contractbeheersplan en toetsplan gericht te laten toetsen op V&G (Ondersteuning door TM en PIV).
- Spreekt ON aan op onveilig werken en ziet erop toe dat ON tijdig en effectief corrigerende maatregelen treft naar aanleiding van incidenten of toetsresultaten.
- Periodiek bespreken status V&G (knelpunten, opgetreden incidenten en auditresultaten) tijdens het PTO.

Projectadviseur Integrale Veiligheid (PIV) /

V&G-coördinator Ontwerpfase (aanvulling op arbobesluit 2.30)

- Bewaken en laten toepassen van de vigerende kaders en richtlijnen.
- Creëren en actueel houden van het integraal veiligheidsplan (IVP), waaronder het risicoregister integrale veiligheid.
- Uitwerken van IVP naar veiligheidsbeheerplan (VBP) en het inrichten en actueel houden van het integraal veiligheidsdossier, inclusief V&G dossier.
- Ondersteuning bij het borgen van veiligheidsaspecten en vinger aan de pols houden bij toezien op het werken volgens V&G-eisen door opdrachtnemer.
- Ondersteunen bij het toezien dat veiligheid de gewenste aandacht krijgt in het projectteam, onder andere door lunchlezingen en te wijzen op verantwoordelijkheden en taken.
- Ondersteuning bij toetsen van voor veiligheid relevante plannen en documenten van de opdrachtnemer als adviseur: verstrekken van informatie en advies over de toepassing van het veiligheidsbeleid en –regelgeving aan de contractteams.
- Bewaken en afstemmen van de veiligheidscultuur binnen het projectteam. Neemt hiertoe regelmatig deel aan projectteamoverleg, risicosessies en toetsoverleg.
- Het (laten) uitvoeren van incidentregistratie en –analyse en/of adviseren hierover.
- Up to date houden van het risicodossier (verwerking geconstateerde veiligheidsrisico's).
- Ondersteunt in beoordeling van afwijkingen en “verzoeken tot wijziging” (VTW) die worden ingediend door de ON.
- Uitwisseling van kennis en best practices met andere integraal veiligheidsmanagers en formuleren van voorstellen voor kennisontwikkeling.
- Uitdragen van voorbeeldfunctie aangaande alle veiligheidsaspecten.

Toetscoördinator/ toetsteam (TC/TT)

Per project uitvoeren van toetsen in de vorm van proces- en systeemtoetsen (audits) op:

- Naleving van contractuele eisen op het gebied van V&G.
- Invulling van de V&G-coördinatie in de Ontwerpfase en V&G-coördinatie van nevenaannemers.
- Naleving van afgestelde RWS-regelgeving inzake veiligheid.
- Naleving van V&G-plannen, onder meer voor wat betreft in de RIE genoemde maatregelen om risico's te beperken.

Bijlage 7 Procedure onderbreken van werkzaamheden

VNSC, onderbreken van werkzaamheden bij onveilige situaties

VNSC heeft tot doel om het werk te realiseren zonder dat daarbij doden of (zwaar) gewonden vallen.

Om deze doelstelling te halen wordt veiligheid geïntegreerd met de standaard werkwijze van projecten met behulp van de Leidraad Integrale Veiligheid. Naast implementatie van de Leidraad Integrale Veiligheid wordt ook gewerkt aan betere instrumenten om binnen de kaders van de Leidraad Integrale Veiligheid een betere garantie te krijgen voor een veilige uitvoering van werk.

Op welke wijze moet er worden gereageerd bij het constateren van een onveilige situatie? Dat begint bij het zien van veiligheid, dat bereikt kan worden door het volgen van een VCA-VOL opleiding.

Bij het constateren van een onveilige situatie denk men vaak:

- hoe kan ik aan de gevaarlijke situatie een eind maken?
- En ben ik daartoe wel bevoegd?
- Wat zijn de consequenties?

In deze bijlage wordt op deze vragen een antwoord gegeven en wordt ingegaan op de wijze waarop een einde gemaakt kan worden aan een geconstateerde onveilige situatie.

Wettelijke plicht tot waarschuwen

Wat zijn nu de mogelijkheden om risicovolle activiteiten te onderbreken, specifiek kijkend naar het geval dat een gevaarlijke situatie wordt waargenomen tijdens het werk? Dat kan bijvoorbeeld bij een officiële audit gebeuren, maar ook bij een meer “onofficieel” bezoek. In het geval van acuut gevaar is eenieder verplicht om personen hiervoor te waarschuwen en indien mogelijk (levens)reddend op te treden. Zeker wanneer iemand van de opdrachtgever geen actie onderneemt op een gevaarlijke situatie zou dit gezien kunnen worden als “nalatigheid”.

Dwingen tot naleving Overeenkomst

Naast de plicht om een gevaarlijke situatie te beëindigen of mensen voor de gevaarlijke situatie te waarschuwen, kan ook worden teruggefallen op de overeenkomst die tussen VNSC en de opdrachtnemer bestaat. In dat geval wordt met spoed handhaving van contracteisen geëist. Het V&G-plan van de opdrachtnemer moet zijn geaccepteerd door de opdrachtgever. Wanneer bij een gevaarlijke situatie wordt geconstateerd dat niet volgens het V&G-plan wordt gewerkt of met een gewijzigd V&G-plan wordt gewerkt (en deze wijziging niet is voorgelegd aan de opdrachtgever) dan kunnen de risicovolle activiteiten worden onderbroken tot een gewijzigd V&G-plan is ingediend ter acceptatie.

Arbo regels

Er zijn verschillende regels voor het veilig werken van de opdrachtnemer. Zo zal hij o.a. aan de Arbowet en het Arbobesluit moeten voldoen (Het niet voldoen aan wet- en/of regelgeving kan een reden zijn om een boete op te leggen of directe naleving van de overeenkomst te eisen).

Bij acuut gevaar kan op deze basis de gevaarlijke situatie worden opgeheven door de opdrachtgever. Bij minder acuut gevaar kan de opdrachtnemer op basis van de gesloten overeenkomst worden gesommeerd om binnen een hele korte termijn de gevaarlijke situatie op te heffen.

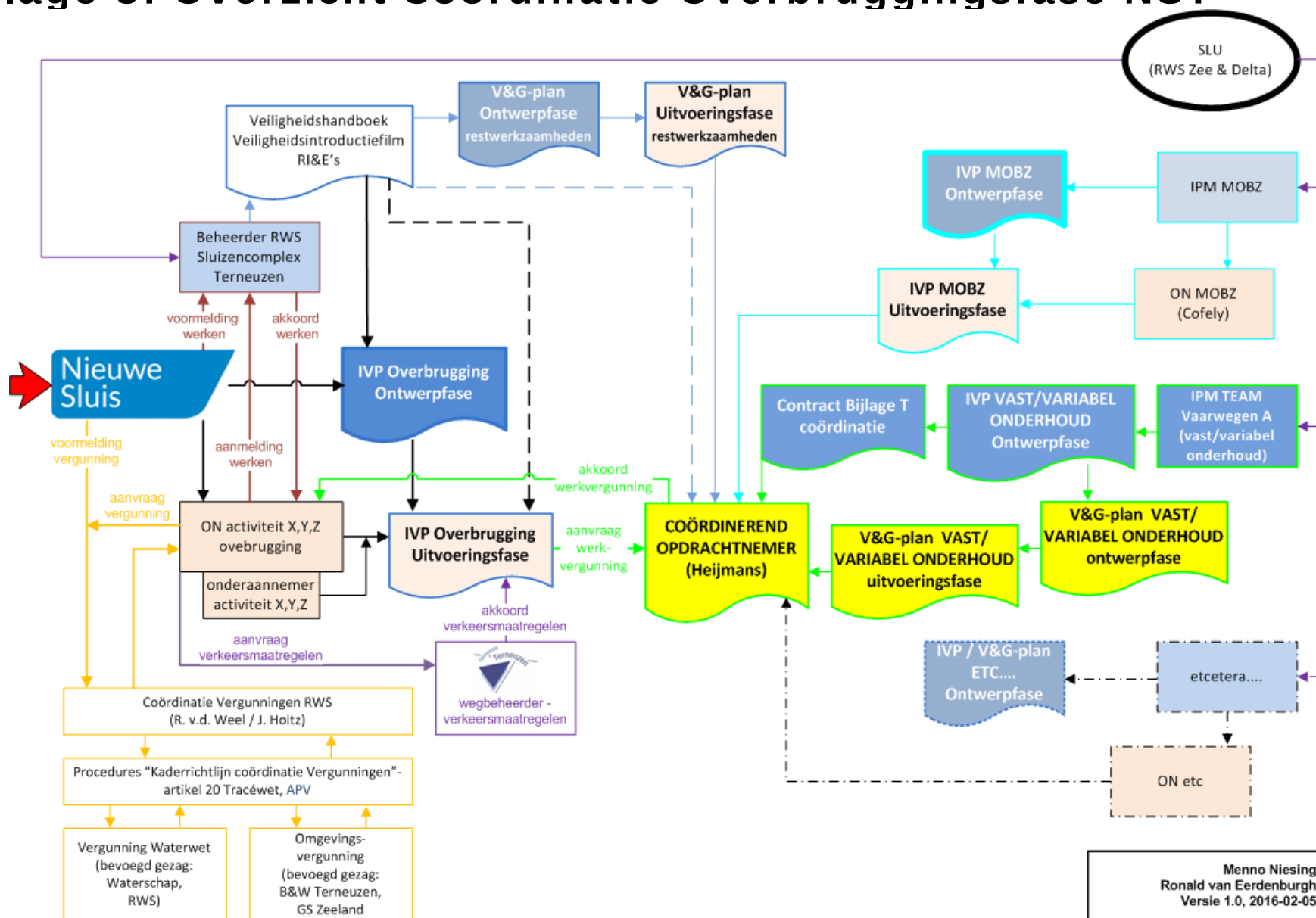
Contract en V&G-plan

In het contract en het V&G-plan van de ON is onder andere opgenomen dat geborgd moet zijn dat altijd conform het goedgekeurde V&G-plan wordt gewerkt. Op basis van deze contractbepaling kan bij ernstige nalatigheid het werk worden stilgelegd. Wanneer los van het al of niet hebben van een goedgekeurd V&G-plan een direct gevaarlijke situatie ontstaat, is de opdrachtgever altijd bevoegd tot het beëindigen van de gevaarlijke situatie. Als opdrachtgever kunnen werkzaamheden die verband houden met de gevaarlijke situatie op dat moment worden gestopt tot de opdrachtnemer met een onderbouwd V&G-plan komt voor de veilige uitvoering. Pas na goedkeuring van dat V&G-plan door de opdrachtgever kan de opdrachtnemer weer verder. Wanneer een V&G-plan is goedgekeurd, maar er wordt niet conform dit plan gewerkt, bijvoorbeeld doordat een opdrachtnemer is ingeschakeld die met een V&G-plan werkt dat afwijkt van het overkoepelende V&G-plan, dan kan vanuit de opdrachtgever een gevaarlijke situatie worden opgeheven door handhaving van het eigen V&G-plan (via SCB).

Wettelijke bepalingen

In een aantal gevallen is de wet heel strikt, bijvoorbeeld waar het gaat om Arboregels. In dit geval kan via SCB rechtstreeks worden gehandhaafd met de wettelijke bepaling als grondslag voor de toets. Wanneer acuut gevaar dreigt kan ook met SCB acuut worden ingegrepen. Het stilleggen van werk door de opdrachtgever wordt door de rechter niet gezien als een grond op de opdrachtgever aansprakelijk te stellen. Een aanwijzing of stilleggen van het werk door de opdrachtgever omdat de veiligheid in het geding is wordt door de rechter gezien als een *“afdwingen van een behoorlijke nakoming van de overeenkomst”*.

Bijlage 8: Overzicht Coördinatie Overbruggingsfase NST



Bijlage 9 Planning werken

Op aanvraag beschikbaar bij Opdrachtgever.

Nieuwe Sluis

TERNEUZEN

Contact

nieuwesluisterneuzen@vnsc.eu

Locatie Terneuzen

Postbus 567
4530 BB Terneuzen
Kennedylaan 1
4538 AE Terneuzen
+31 (0)88 2461 839

Locatie Bergen op Zoom

Postbus 299
4600 AG Bergen op Zoom
Jacob Obrechtlaan 3
4611 AP Bergen op Zoom
+ 31 (0)164 212 800

www.nieuwesluisterneuzen.eu