



**VEILIGHEIDSPLAN KR&ZV DE MAAS**  
**Locatie Prinsemolenpad 93**  
**3054XM, Rotterdam**  
**29 mei 2013**

Risico inventarisatie en inhoudsopgave:

Inleiding .....	2
Aan de wal .....	2
Bootbehandeling: .....	2
Te water raken: .....	3
Gebruik van brandstoffen:.....	3
Brand en verbranding: .....	3
Op het water .....	4
Verdrinking:.....	4
Vaarregels:.....	4
Omslaan:.....	6
Onderkoeling:.....	6
Verschijnselen van onderkoeling; wat te doen en wat niet te doen .....	6
Fase 1: Rillen .....	6
Fase 2: Sufheid .....	7
Fase 3: Bewusteloosheid .....	7
Aanvaring:.....	7
Gebruik rescuevaartuigen:.....	8
Vaarverbod: .....	8
Seksuele intimidatie.....	8
Bijlage 1. Plattegrond .....	9



## **Inleiding**

Dit Veiligheidsplan ziet op de situatie op de Rotteloods. Het bijzondere van die lokatie is dat hij in principe onbemand is, al zijn met regelmaat de bootsman en een of meerdere coaches aanwezig. Daarmee wordt de zorg voor de veiligheid een taak van een ieder die aanwezig is op het terrein of in een boot. De zorg voor de veiligheid is daarmee niet elders geborgd maar belegd tussen, onder en bij alle aanwezigen op de loods. Zoals bekend hanteren we een 'open deur politiek' zonder geinstitutioniseerd toezicht. Dat gaan we ook niet veranderen: het aanpassen daarvan leidt tot meer kosten en minder gebruiksgemak.

## **De maatregelen.**

### **Aan de wal**

#### ***Bootbehandeling:***

De juiste omgang met het materiaal leidt tot minder blessures en minder schades. Het materiaal dient zo kort mogelijk voor het uitgaan in het water gezet te worden en zo snel mogelijk na terugkeer weer in de loods gelegd te worden.

Glad materiaal wordt door de ploeg (bij skiffs: door 2 personen) uit de stelling gehaald en op zonder stoten of anderszins naar de rand van het vlot gedragen. Daar wordt het materiaal -via 'boven de hoofden en voor de buiken'- evenwijdig aan het vlot in het water gezet. Bij terugkomst wordt het materiaal door de ploeg evenwijdig aan het vlot uit het water gehaald, op schragen gezet en afgespoten en gedroogd, waarna het zonder stoten weer op de juiste plaats in de loods wordt gelegd.

Voor C materiaal geldt dat dat op een karretje –of in de handen- naar de rand van het vlot wordt gebracht en daar haaks op het vlot, over de kiel, het water in gaat. Bij terugkeer en wordt het schip ongeveer haaks op het vlot bewogen en vervolgens over de kiel op het vlot getrokken waarna het op de kar of op de schragen wordt schoongespoeld en gedroogd.

Voor de riemen geldt dat die altijd als eerste van de cyclus op het vlot gelegd worden en als laatste weer teruggehangen worden in de juiste riemenkasten.

Boten op het vlot dienen geborgd te worden tegen wegwaaien. Dat kan door ze met bandjes aan de schragen te bevestigen of –tijdelijk- op een botenwagen te leggen en ze daar met bandjes aan te bevestigen.

Het vlot kan glad zijn, bijvoorbeeld bij regen of bij sneeuw. Let ook op ploegen die 8'en uitbrengen of weer in de loods leggen: de punt daarvan draait soms snel en een hoofd is daarbij zo geraakt.



### ***Te water raken:***

Kinderen onder de 10 jaar dienen op het terrein van KR&ZV De Maas ten alle tijden een zwemvest te dragen. Kinderen zonder zwemdiploma A dienen eveneens en ongeacht de leeftijd ten alle tijde een zwemvest te dragen. Bij overtreding hiervan kan het Bestuur de ouder of verzorger van het betreffende kind verzoeken het terrein te verlaten. Er zijn op het terrein geen zwemvesten beschikbaar.

Te water geraakte volwassenen dienen zo snel mogelijk weer op het droge gehesen te worden en daarna – afhankelijk van de heersende buiten- en watertemperatuur- onder de douche gezet te worden.

Op het terrein is een werplein aanwezig tussen loods 7 en 8.

### ***Gebruik van brandstoffen:***

Ten behoeve van volg- en rescueboten zijn twee (Yamaha) brandstof tanks van 25ltr aanwezig. Wanneer de schepen waarvoor ze bedoeld zijn niet varen dienen de tanks uit de boot te worden genomen, het beluchtingsventiel te worden dichtgedraaid en de tanks te worden opgesteld uiterst rechts in loods 8 (ergoruimte) tegen de buitenmuur<sup>1</sup>. Na gebruik van de rescueboten dienen de tanks te worden gevuld bij ESSO Molenlaan met EURO95 brandstof.

De brandstoffen mogen alleen worden gemanipuleerd met toestemming van een voor het varen met de rescue boten ge autoriseerd persoon.

### ***Brand en verbranding:***

In het pand zijn poederschuimblussers en brandslangen aanwezig op de op bijlage 1. aangegeven plaatsen

In de kantine –op de bar- is een EHBO doos aanwezig alsook een AED apparaat De bootsman en de professionele jeugdcoach zijn voorzien van BHV diploma.

In de kantine is een EHBO handleiding aanwezig: zie plattegrond. In de kantine is een branddeken aanwezig naast het kooktoestel en de oven.

Legionella-controle van de gehele drink- en afspoelwater installatie vindt jaarlijks plaats volgens de daarvoor geldende regelgeving.

---

<sup>1</sup> Deze oplossing is niet ideaal, we streven naar een 'gashok' buiten het pand waarin tevens de brandgevaarlijk materialen uit de werkplaats kunnen worden ondergebracht.



## Op het water

### **Verdrinking:**

Ter voorkoming van verdrinking gelden de volgende regels:

Alleen zij die afgeroeid zijn mogen zelfstandig een boot afschrijven en uitbrengen (en dan nog slechts uitsluitend met inachtneming van betreffende toewijzingscategorieën). Afschrijven door een ieder is van groot belang om bij plotseling opkomend noodweer te kunnen vaststellen wie er nog op het water zouden moeten zijn ingeval van een op te zetten zoekactie.

Gaat men bij opkomend noodweer op bijvoorbeeld de Rottemeren aan de wal dient men onverwijld de loods daarvan in kennis te stellen.

Niet afgeroeide kinderen mogen uitsluitend voor hen geldend materiaal afschrijven en uitbrengen wanneer op het vlot toezicht in de vorm van een voor de minderjarige verantwoordelijke persoon of jeugdcoach aanwezig is.

### **Vaarregels:**

Tijdens de vaart dient zoveel mogelijk de eigen wal gehouden te worden en wanneer er wordt overgestoken – van of naar het vlot- dient dat zoveel mogelijk haaks te gebeuren na zich er van overtuigd te hebben dat de oversteek veilig is.

Maak alleen daar rond daar waar ruimte is dus niet vlak voor of na een bocht of vlak voor of na de Irenebrug. Ga ook niet stilligen en doe geen oefeningen in een bocht. Wijs mede vaarweg gebruikers op het gevaar van een aanvaring en doe dit vooral tijdig en luidkeels. (Roep bijvoorbeeld: “Skiff” of “ik lig stil” of “Let op”)

Ten allen tijde dient er gevaren te worden volgens de regels van het BPR.

Speciale aandacht moet er zijn voor het passeren van de Irenebrug:

Doorvaart is uitsluitend toegestaan wanneer er tenminste een **geel** licht midden boven de doorvaartopening getoond wordt en daarbij geldt dat verkeer wat van de Rottemeren komt voorrang heeft boven verkeer wat richting Rottemeren vaart. Bij alle andere seinbeelden wordt de brug bediend en is passage door Maas roei schepen niet toegestaan.<sup>2</sup>

In de winter is het voor niet geroutineerde skiffeurs niet toegestaan om alleen uit te gaan en daarbij verder te varen dan de Maximabrug, dus niet alleen de Rottemeren op.

---

<sup>2</sup> Het komt voor – ook op zondagochtend- dat de brug op ‘dubbel rood’ is achtergelaten zonder ‘geel’. Formeel betekent dat dat de brug buiten bedrijf is en de doorvaart verboden. Wij nemen in dat geval aan dat de brugwachter gehaast naar huis wilde. Ook dan geldt: zeer goed opletten



Voordat een boot het water op gaat dient de vaart goed te zijn voorbereid. Dat betekent dat vooraf moet worden gecheckt of de boot geheel in orde is (is er wellicht een gebrek ontstaan tijdens de vorige outing van de boot en zijn de luiken dicht etc).

De roeiers die het water op gaan moeten zich voorzien van voor de omstandigheden geëigende kleding.

EHBO: In de rescueboten bevindt zich een klein zwart koffertje met EHBO materialen. Deze worden jaarlijks gecontroleerd en waar nodig aangevuld. Per koffertje zijn 10 space blankets aanwezig om na omslaan onderkoeling tegen te gaan.

Roeiers wordt aangeraden voor de afvaart het weerbericht te raadplegen. Wanneer er tijdens de vaart onweer opkomt dient er naar de kant gegaan te worden en een schuilplaats te worden gevonden bij voorkeur uit de buurt van metalen constructies. Probeer daarbij een zodanige plaats in te nemen dat er een hoger punt in de nabijheid is wat als eventuele afleider kan dienen. Er is een aantal meteorologische omstandigheden waaronder niet mag worden uitgegaan. Zie verderop: Vaarverbod.

Het is altijd verstandig een telefoon – in een waterdichte verpakking – mee te nemen.

Ter bescherming van het milieu geldt, dat er absoluut geen afval over boord mag worden gezet: bij de loods zijn afvalbakken aanwezig: zie plattegrond.

In geval van nood dienen roeiers andere roeiers te helpen. Indien roeiers niet in staat zijn om te helpen dienen zij naar de wal naar de locatie van de Maas als verzamelpunt te gaan.

In geval van nood zijn er de volgende telefoonnummers:

112

09008844

In geval van nood zijn er voor de volgende personen – afhankelijk van hun aanwezigheid - de volgende taken:

De coach: inventarisatie van aan- af- meldingen; uitrukken met een rescuevaartuig; coördinatie hulpverlening;

De vertegenwoordiger van een minderjarige: bij afwezigheid van de coach de hierboven genoemde taken.

Bij instructie lessen (afroeien van zowel jeugd als veteranen) op het water geldt het volgende:

Alle hiervoor genoemde veiligheidspunten gelden.



Bovendien geldt nog het volgende:

Per aantal deelnemers aan de instructie dienen er een (1) rescuevaartuig op het water te zijn per 6 cursisten en 2 coaches of toezichthoudende ouders of verzorgers op het vlot te staan.

### ***Omslaan:***

Bij omslaan zwemt u met de boot naar de kant en probeert daar weer in te stappen. Het is niet toegestaan/ is niet aan te raden te proberen in het water weer in de boot te klimmen. Bij lage watertemperatuur dreigt het risico van onderkoeling. Zie volgende paragraaf.

### ***Onderkoeling:***

Het verschijnsel onderkoeling is erg verraderlijk en doet zich ook bij temperaturen ver boven nul voor. Door koude en afkoeling door wind kan men versuft raken en de verschijnselen van onderkoeling te laat onderkennen. Bovendien heeft men bij het te water geraken te maken met een reactie van het lichaam, die desoriëntatie en minder alert reageren tot gevolg heeft; de zogenaamde “koude shock” fase.

Het lichaam schiet in een alarmfase met o.a. zeer snelle hartslag en ademhaling (hyperventilatie), waardoor adequaat reageren in het water moeilijker wordt. Zo ook het zo snel mogelijk het hoofd boven water hebben en effectieve zwembeweging maken. Hierna komt dan nog de verdere afkoeling van de lichaamstemperatuur. Bij barre weersomstandigheden dus nooit alleen het water op! Stel dat één skiffeur in een groepje omslaat, dan moeten de anderen alert blijven op de verschijnselen van onderkoeling: Versuffing, of erger, verlamming. De omgeslagen roeier probeert op eigen kracht, of met hulp, zo snel mogelijk naar de kant te zwemmen (desnoods zonder boot), komt zo snel mogelijk uit het water, zoekt warmte en beschutting. De andere roeiers bieden hulp bij uit het water komen/ beschutting zoeken en houden de getroffene goed in de gaten. Voor de anderen dreigt ook het gevaar van onderkoeling. Het is voor de redder **niet** verstandig en zinvol om te water te gaan. Wees niet te bescheiden om hulp bij omwonenden te zoeken. Bel 112 voor alarm, of laat een voorbijganger bellen.

### ***Verschijnselen van onderkoeling; wat te doen en wat niet te doen***

#### Fase 1: Rillen

Rillen en klappertanden, bleek en koud aanvoelende huid, snelle hartslag en – ademhaling, desoriëntatie en verwardheid; ook ten gevolge van de eerder beschreven koude shock.

*Wat doet de redder:* het slachtoffer uit de wind brengen, warme kleding geven en/of in isolatie-deken wikkelen. In beschutte ruimte kunnen natte kleren



uitgetrokken worden en droge kleren aan. Warme zoete drank toedienen en op het slachtoffer letten. Pas later evt. een warme douche.

### Fase 2: Sufheid

Rillen en klappertanden verdwijnen en spieren verstijven, waardoor zeer slechte motoriek, apathisch reageren, huid is nog steeds bleek en koud met blauwe plekken, handen en voeten zeer koud,

Wegzakken van bewustzijn, hartslag en ademhaling worden trager.

*Wat doet de redder:* Voorzichtig inpakken in space blanket. Indien fase 2 in het water optreedt het slachtoffer zo mogelijk horizontaal uit het water halen.

Ambulance hulp.

*Wat niet te doen:* Niet actief opwarmen, niet wrijven, niet onder de warme douche zetten en niet in een warme ruimte brengen. Niet laten drinken.

### Fase 3: Bewusteloosheid

Totale verlamming, wijde en lichtstijve pupillen, verlies van bewustzijn.

Onregelmatige trage hartslag, de huid is blauw.

*Wat doet de redder:* Verdere afkoeling tegengaan, slachtoffer zo mogelijk horizontaal houden, niet actief opwarmen. Ambulance hulp.

### ***Aanvaring:***

Ingeval van een aanvaring dient eerst het veiligstellen van de opvarenden plaats te vinden en in tweede instantie het veiligstellen van het materiaal.

Wanneer de aanvaring plaats vindt met een ander vaartuig is het daarna van belang onmiddellijk/zo snel mogelijk de contactgegevens uit te wisselen en de naam van het vaartuig te noteren of vast te leggen. Dat kan bijvoorbeeld door 'jezelf te bellen'. De eigen telefoon is daardoor ingesprek en de noodzakelijke gegevens kunnen dan op de eigen voicemail worden achtergelaten.

Wanneer weer aan de wal dient er een schaderapport te worden opgemaakt waarin plaats en tijd, afstand tot de wal, vaarrichting, wat voor weer, tegenpartij, getuigen etc worden opgenomen. De Vereeniging zal daarna – indien van toepassing- de verzekering inschakelen. **Doe nooit toezeggingen van welke aard dan ook aan een tegenpartij, en erken zeker geen schuld !**

Wanneer de boot nog drijft en kan varen na de aanvaring is het verstandig voordat er verder gevaren wordt de boot zo goed mogelijk te inspecteren om zodoende vast te stellen of het verantwoord is door te varen. Indien dat niet het geval lijkt te zijn trekt u de boot op de kant of in het riet. Datzelfde is het geval indien de boot na de aanvaring niet meer kan varen.



Vervolgens laat u zich repatriëren en keert terug naar de loods. Daar organiseert u vervolgens met de aan- of afwezigen de repatriëring van het materiaal.

### ***Gebruik rescuevaartuigen:***

Rescuevaartuigen welke een hogere snelheid door het water kunnen bereiken dan 20 km/u mogen op de Rotte uitsluitend bestuurd worden door personen minimaal in het bezit van Klein Vaarbewijs VB1 en een minimum leeftijd van 18 jaar.

### ***Vaarverbod:***

Door afgeroeiden – zie hierboven- kan er het gehele jaar door gevaren worden op de Rotte, met uitzondering van de volgende condities:

1. Bij mist of slecht zicht (de Prinsemolen vanaf het vlot niet meer zichtbaar)
2. Voor zonsopgang en en na zonsondergang, zie [http://www.knmi.nl/cms/content/35267/zonsopkomst\\_en\\_zonsondergang'](http://www.knmi.nl/cms/content/35267/zonsopkomst_en_zonsondergang)
3. Bij lucht temperaturen onder de 0 graden Celsius,
4. Bij ijs op of in het water,
5. Bij windkracht 6 of harder. Maatgevend daarbij is de indicatie die gegeven wordt door de site <http://www.buienradar.nl/> en vervolgens voor station Rotterdam.
6. Op 4 mei, tijdens dodenherdenking.

### **Seksuele intimidatie.**

Zie Code Ongewenste Omgangsvormen (Lieke de Bruin)





## Bijlage 1. Plattegrond

