

Nieuw beleid tegen aanrijdingen

Niet botsen in de bouw

De afgelopen jaren gebeurden er op bouwplaatsen nog te veel ernstige incidenten met manoeuvrerende voertuigen en machines. Daarom heeft de GCVB een nieuw beleid opgesteld. Wat houdt dat in? En wat betekent het voor de rol van arboprofessionals en veiligheidsfunctionarissen in de bouw?

tekst Werner van Eck



Nog te veel ongevallen op de bouwplaats ontstaan door rijdende voertuigen en machines. Het eerder door de Governance Code Veiligheid in de Bouw (GCVB, zie het kader op p. 37) opgestelde 'Beleid aanrijdbeveiliging personen op voertuigen en machines' focuste op een beperkt aantal voertuigen. En op het voorschrijven van technische veiligheidsmiddelen, zoals camera's en achteruitrijdsignalering. Door onvoldoende communicatie en implementatie riep dit beleid eerder vragen op dan dat het zaken verduidelijkte. Het was in sommige gevallen ook niet technisch toepasbaar en zelfs risico-verhogend. Daarom hebben vertegenwoordigers uit de GCVB, Bouwend Nederland en Cumela hard gewerkt aan een nieuw beleid.

Allereerst geldt het nieuwe beleid voor alle voertuigen en machines die bedoeld of onbedoeld binnen een werkvak of op een bouwplaats rijden. Deze eenduidigheid maakt de nieuwe regels beter te communiceren en sneller in te voeren.

Dat zorgt naar verwachting voor een grotere normatieve werking en meer effect. En dat is precies de bedoeling, want alleen samen lukt het om de bouwplaatsen veiliger te maken.

Weg risicobron

Aanrijdgevaar verkleinen of voorkomen, zoals bij het achteruitrijden van voertuigen en machines, begint bij de risicobron. In het nieuwe beleid zijn doelvoorschriften geformuleerd op basis van de arbeidshygiënische strategie uit de Arbowet (zie het kader op deze pagina). Die elimineren of verkleinen het risico op een aanrijding op een logische manier. Voor alle betrokkenen, dus niet alleen voor een bestuurder of machinist. Iedereen moet in iedere situatie denken: is het logisch dat hier nu een wagen langs die bouwvakker rijdt?

De arbo- of veiligheidsverantwoordelijke moet de verantwoording en motivering voor toepassing van de strategie en de beschermingsmaatregelen vastleggen in de risico-inventarisatie & -evaluatie (de RI&E) en/of het veiligheids- en gezondheidsplan (V&G-plan).

De hoogste prioriteit ligt dus bij het wegnemen van de risicobron van aanrijdgevaar. Het beleid schrijft daartoe voor dat iedereen altijd het principe 'Het werkvak of de bouwplaats is vrij van personen- of werkverkeer, tenzij ...' hanteert. Dit lukt door het ontwerp van het werkvak of de bouwplaats, de voorbereiding van het werk en de planning & organisatie van de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen. En wel zo dat voorkomen wordt dat voertuigen/machines in de nabijheid van personen kunnen komen. Activiteiten op deze manier scheiden heeft het grootste effect en is ook goed uitvoerbaar. Bijvoorbeeld door te laden en lossen op een apart deel van het werkvak of de bouwplaats.

Ongeval verkeersregelaar

Tijdens een ongeval op de bouwplaats in 2019 raakte een mini-graafmachine een verkeersregelaar. De verkeersregelaar moest opzij stappen voor een passerende wagen. Door een ongelukkige samenloop zwaaide juist op dat moment de bak van de stilstaande graafmachine plots naar rechts. De verkeersregelaar kwam er gelukkig met kneuzingen en een afgescheurde pees vanaf.

Als het werkgebied van de mini-graafmachine bij het ontwerp van de bouw-



plaats vrij was geweest van passerend verkeer, was dit ongeval niet gebeurd. Ook door de risicobron te isoleren (maatregel 2) was dit ongeval te voorkomen geweest. Denk aan een fysieke barrière of het creëren van afstand (extra ruimte) tussen het passerende verkeer, de graafmachine en de verkeersregelaar. Bijvoorbeeld door vrijliggende looppaden, rijroutes of het plaatsen van een extra afzetting binnen een afzetting.

Aanrijding op bouwweg

Bij een aanrijding met een achteruitrijdende bestelbus op een bouwweg begin 2020 liep het slachtoffer ernstig letsel

op. De directe oorzaak was een achteruitrijdend voertuig met geblindeerde ramen. Die beperkten het vrije zichtveld. De werkbus was niet uitgerust met een camera of geluidssignaal bij het achteruitrijden. Maar ook de inrichting van de bouwwegen en de afspraken over hun gebruik waren onvoldoende. Het risico was evenmin in het V&G-coördinatieplan van de opdrachtgever onderkend.

Na analyse van het ongeval volgden aanbevelingen om herhaling te voorkomen:

- » Zorg bij de inrichting van het bouwterrein voor een route met eenrich-

Arbeidshygiënische strategie

Aanrijdgevaar aanpakken door het volgen van de arbeidshygiënische strategie als beschreven in artikel 3b Arbeidsomstandighedenwet:

1. Voorkomen van aanrijdgevaar door de bron te elimineren.
2. Afschermen van aanrijdgevaar door de bron te isoleren.
3. Organisatorische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.
4. Technische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.
 - a. Middelen die de machinist/bestuurder in staat stellen beter overzicht te hebben.
 - b. Middelen die het voertuig/de machine automatisch doen stoppen.
 - c. Middelen die omstanders waarschuwen voor /attenderen op aanrijdgevaar.
5. Persoonlijke maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.



tingsverkeer en altijd voorwaarts gerichte verkeersbewegingen.

- » Organiseer laden en lossen op het bouwterrein zoveel mogelijk buiten de werkzone.
- » Draag zorg voor een afscheiding tussen looproute en bouwverkeer als medewerkers ook lopend gebruik moeten maken van een bouwweg.

Door vooraf na te denken over rijroutes en logistieke planning kunnen we veel aanrijdrisico's voorkomen of verkleinen.

Het doel is heilig

In het nieuwe beleidsstuk staan maatregelen die ingrijpen op het gedrag van een bestuurder/machinist en het gedrag van omstanders.

Het voorschrift geldt dat elke machinist/bestuurder onder alle omstandigheden 360 graden zicht moet hebben. Dus ongeacht weer, tijdstip of seizoen. Dit kan met een (360 graden-)camerasysteem, een radarsysteem, ultrasoon, spiegels, tags of een combinatie hiervan. Bij dit voorschrift staat het gegeven van 360 graden zicht centraal en niet de manier waarop dit wordt bereikt.

Datzelfde geldt voor de maatregelen om omstanders te waarschuwen voor of te attenderen op een naderend voertuig of machine. Dit kan bijvoorbeeld met een

akoestisch signaal, lichtlijnen, markeringen, tags of een combinatie hiervan.

Maatregelen individu

Naast het dragen van hogezichtbaarheidskleding op de bouwplaats, moeten de medewerkers die de werkzaamheden daadwerkelijk verrichten een LMRA (Laatste Minuut Risico Analyse) uitvoeren. Als risico's niet weg te nemen of onaanvaardbaar zijn, is ieder bevoegd en verplicht het werk stil te leggen en dit te melden. Dus een chauffeur die op het werk constateert dat hij niet veilig kan manoeuvreren, is bevoegd en verplicht om het werk te stoppen. Tot slot moeten medewerkers voldoende voorlichting, instructie en opleiding krijgen om het 'zie jij mij, zie ik jou'-principe toe te kunnen passen.

Start 1 januari 2021

Per 1 januari 2021 hanteren de ondertekenaars van de GCVB en hun onderaannemers/leveranciers het nieuwe beleid om ongevallen door aanrijdingen te verminderen. Er geldt een implementatietermijn van maximaal 1 jaar waarin alle partijen het beleid handen en voeten kunnen geven. Vanaf 1 januari 2022 is het beleid een voorschrift. Ook de meer dan 1000 onderschrijvers van de GCVB

GCVB

Tot de Ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw behoren de bouw- en installatiebedrijven Ballast Nedam, BAM, Dura Vermeer, Heijmans, Strukton, TBI, Van den Herik, VolkerWessels, Unica en alle werkmaatschappijen die daar onder vallen. Ook ProRail, Rijksvastgoedbedrijf en Rijkswaterstaat hebben de Code ondertekend, net als acta Safety Professionals, AKD, KIVI en Witteveen+Bos. Al deze organisaties slaan de handen ineen om de veiligheidscultuur in de keten intrinsiek te verbeteren. En zo de veiligheid in de bouwketen naar een hoger niveau te tillen. Doel is risicovolle situaties fors te reduceren en het aantal (fatale) ongevallen tot nul terug te brengen.

**GOVERNANCE
CODE
VEILIGHEID
BOUW**

hanteren de uitgangspunten van het nieuwe beleid en passen die ook toe. De GCVB zet zich de komende jaren in om het nieuwe beleid sectorbreed te communiceren en in te voeren, samen met opdrachtgevers als gemeentes en provincies. Want de nieuwe standaard heeft grote gevolgen voor het ontwerp van het werkvak of de bouwplaats, de voorbereiding en de planning & organisatie van de werkzaamheden. Ook met deze (extra) maatregelen blijft het risico op een aanrijding aanwezig. Maar naar verwachting zal het er wel een stuk veiliger op worden. Het nieuwe beleid met uitwerking en voorbeelden staat op de website van de Governance Code Veiligheid in de Bouw, kijk op www.gc-veiligheid.nl. «

Werner van Eck is programmamanager Veiligheid bij Heijmans NV. Actief bij de GCVB en lid van de Kerngroep, daarnaast lid van de Commissie van Deskundigen Safety Culture Ladder bij NEN en de Taskforce Arbeidsomstandigheden & Veiligheid bij Bouwend Nederland.