



PRAKTIJKVERHAAL GPI - GENERIEKE POORTINSTRUCTIE

'Als we veiligheid voorop zetten, vraagt dat inzet van ons allemaal'

Paul van der Linde is werkzaam bij Transport en Logistiek Nederland; de organisatie van transportbedrijven en logistieke dienstverleners. TLN vertegenwoordigt zo'n vijfduizend leden, waarvan naar schatting 30 procent ook in de bouw actief is. Hoe kijkt de transportsector naar de Generieke Poortinstructie? Waar zijn nog verbeteringen mogelijk?

Als coördinator van het team marktspecialisten stuurt Van der Linde collega's aan die de deelmarkten binnen de transportsector begeleiden. Iedere deelmarkt kent eigen specifieke kenmerken en uitdagingen, zoals wet- en regelgeving, veiligheid, samenwerkingsprojecten en efficiency-verbetering. 'Vanuit transport en logistiek rijden wij voor veel sectoren waar goederen in vervoerd worden; van verhuizingen tot aan transport van zeecontainers. In totaal telt TLN zestien verschillende deelmarkten.'

De 1500 leden die 'iets in de bouw doen' komen dagelijks in aanraking met veiligheidsvoorschriften. 'Dat zijn eisen die wettelijk zijn vastgesteld, maar ook voorschriften die door de markt zijn opgelegd – waaronder de GPI.' Van der Linde is secretaris van de twee deelmarkten Bouwmaterialenvervoer en Afvalstoffentransport. 'We hebben er nog twee die bouwgerelateerd zijn. Dat zijn de deelmarkt Kiepautobedrijven - denk aan vrachtauto's die zand, asfalt en freesasfalt rijden – en de deelmarkt Exceptioneel transport; eigenlijk alles wat te groot en te zwaar is voor de weg. Deze vier komen dagelijks op kleine en grote bouwplaatsen door heel Nederland en hebben veel baat bij heldere, eenduidige afspraken rondom veiligheid.'



1,5 miljoen diploma's

Binnen TLN is Van der Linde het aanspreekpunt op gebied van veiligheid in de bouw. Hij zit ook in het algemeen bestuur van de Stichting Samenwerken voor Veiligheid (SSVV). Dat is de organisatie achter het VCA-diploma voor de bouw, waarvan er inmiddels 1,5 miljoen zijn verstrekt. Vanuit zijn SSVV-rol merkt Van der Linde hoezeer er overlap is tussen alle 'goedbedoelde initiatieven'. Maar daar zit tegelijkertijd zijn zorg. 'GPI is slechts een onderdeel in het hele veiligheidsgebeuren. We hebben ook de Safety Culture Ladder (voorheen: Veiligheidsladder) en de VCA. Al een paar jaar probeer ik aan te sturen op een meer gemeenschappelijke visie en aanpak. Veel praten, artikelen schrijven; we zijn al stappen verder, maar het is een proces waar je een lange adem voor moet hebben.'

Het liefst zou Van der Linde één nieuw model zien ontstaan. Met daarbinnen meerdere modules die zijn afgestemd op alle betrokken beroepsgroepen en functies. 'Waarbij je juist vanuit verschillende invalshoeken en systemen hetzelfde gaat nastreven. De GPI is bedoeld als generieke instructie, maar ik hoor van leden dat ze bijna overal nog met plaatselijke toegangsvoorschriften te maken hebben. Daar zijn echt nog stappen in te zetten.'

'Het VCA-diploma haal je eens per tien jaar; dat duurt eigenlijk te lang'

Verschillende rollen

Wat niet wegneemt dat hij sommige onderdelen van de GPI wel goed vindt. 'Bij de eerste versies zaten wij – en dan praat ik weer vanuit TLN - nog niet aan tafel om mee te praten. Het voelde als iets dat door opdrachtgevers was bedacht en opgelegd. Dat is later gelukkig enigszins rechtgezet. Ik vind de release van november 2021 al een hele verbetering. Er zitten goede filmpjes bij en er wordt inmiddels meer gedacht vanuit de verschillende rollen. Zodat je bijvoorbeeld kunt zeggen: Ik ben chauffeur, dus ik krijg vragen over het laden en lossen.'

Een nieuw bouwveiligheidssysteem dat alle andere vangt, zou het beste uit meerdere werelden kunnen samenbrengen, denkt Van der Linde. 'Het VCA-diploma

haal je eens per tien jaar; dat duurt eigenlijk te lang. Niet voor niets wordt momenteel gekeken naar modernisering van VCA. De GPI moet je jaarlijks invullen en dat is qua frequentie een prima alternatief. Waar de VCA op kennis is gericht, let de Safety Culture Ladder juist meer op gedrag. Dus combineer die drie en bouw iets waar iedereen mee uit de voeten kan.'

Tijd en begrip

Ondanks zijn kritische blik kijkt Van der Linde met vertrouwen naar de toekomst. 'Er wordt al op meerdere plekken overleg gevoerd over meer samenwerking tussen de bestaande veiligheidssystemen. Maar iedereen weet ook: er spelen op meerdere niveaus verschillende belangen mee. Dat vraagt tijd en ook begrip voor elkaars positie.' Dat Rijkswaterstaat inmiddels bereid is om snelwegen volledig af te sluiten in verband met werkzaamheden, ziet Van der Linde als een goed voorbeeld van voortschrijdend inzicht. 'Voor alle duidelijkheid: juist onze sector wil graag snel van A naar B. Maar als we op tijd weten dat er afsluitingen zijn, kunnen we onze planning daar prima op aanpassen. Als we veiligheid voorop zetten, vraagt dat inzet van ons allemaal.'

Voor chauffeurs die regelmatig een bouwplaats oprijden, zijn de afspraken vaak onduidelijk, zegt Van der Linde. Zelfs als een GPI verplicht is gesteld. 'Wettelijk gezien hoeven onze chauffeurs niet zelf te laden en te lossen. Maar je beweegt mee met je opdrachtgever, dus van lieverlee zijn er meeneemheftrucks en laadkranen op vrachtwagens gekomen. Toch is op de meeste plekken niet duidelijk waar een lading moet worden neergezet of wie de contactpersoon is die ter plaatse helpt.'

Eén nieuw veiligheidssysteem

Tot slot zegt Van der Linde: 'Ik hoop dat we met elkaar tot een nieuw veiligheidssysteem komen dat we echt óveral gaan uitrollen. Een geïntegreerd systeem waar we met zijn allen achter staan... Ja, dat is mijn droom.'