

Nieuw beleid voor minder aanrijdingen binnen de bouw en infra

Er zijn te veel aanrijdingen door manoeuvrerende voertuigen en machines op bouwplaatsen en werkvakken. Per 1 januari 2021 hanteren de ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw (GCVB) en hun onderaannemers/leveranciers daarom een nieuw beleid om dit te verminderen. Werner van Eck, projectmanager vanuit de GCVB en werkzaam als programmamanager veiligheid bij Heijmans, geeft tekst en uitleg.



Laden en lossen op een aparte locatie op de bouwplaats, scheiding van rijwegen en looproutes en bouwmachines die automatisch stoppen als er iemand te dichtbij komt. Wie het beleidsdocument leest, komt deze voorbeelden tegen. Een flinke stap? “Als we gaan doen wat er staat, dan is het een enorme stap”, zegt Van Eck.

Het nieuwe beleid vervangt het eerder door de GCVB vastgestelde ‘Beleid aanrijdbeveiliging personen op voertuigen en bouwmachines versie 2.0’. “Dit nieuwe document is geschreven omdat het voorgaande beleid was geënt op de gedachte: als we aanrijdingen willen voorkomen, moeten we inzetten op aanpassen van de machines en technische middelen. Maar is dat nou logisch en handig? Nee, dat is niet zo. Als je risico’s wilt aanpakken, moet je dat doen conform de arbeidshygiënische strategie. Dat betekent dat je eerst de bron gaat aanpakken. Als dat niet lukt, ga je de bron afschermen. Als dat niet lukt... enfin, dan zak je steeds verder in je maatregelen naar beneden toe.”

Het is dus het ‘stappenplan’ uit de arbo-regelgeving, maar dan toegepast op het risico van aanrijding op de bouwplaats (zie kader rechts). “In feite zou het niet nieuw moeten zijn, omdat het letterlijk zo in de wet staat, maar we maken het nu concreet.”

Verantwoording

De hierboven genoemde voorbeelden zijn op sommige bouwplaatsen al de praktijk, op andere niet. Het kan zijn dat op een bouwplaats maatregelen lastig zijn te organiseren. Van Eck: “Dat is ook de reden dat je mag ‘afdalen’ naar een lager beschermingsniveau. Maar de verantwoording daarvan

De aanpak in vijf stappen

1. Voorkomen van het aanrijdgevaar door de bron te elimineren.
2. Afschermen van het 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 machinist/bestuurder in staat stellen beter overzicht te hebben.
 - b. Middelen die het voertuig of de machine automatisch doen stoppen.
 - c. Middelen die de omstanders waarschuwen/attenderen op aanrijd-gevaar.
5. Persoonlijke maatregelen nemen om het risico op een aanrijding te verkleinen.

Het complete beleidsdocument is te vinden op www.gc-veiligheid.nl

moet je vastleggen in je RI&E of V&G-plan. Ik zou het heel mooi vinden als bij de start van een project, iemand aan de hand van dit beleid naar de RI&E kijkt en zich afvraagt: hoe tackel ik het risico op aanrijdgevaar?”

Opdrachtgevers

Wat de GCVB vooral ook probeert te bewerkstelligen, is dat opdrachtgevers meegaan in het nieuwe beleid. “Opdrachtgevers hebben de taak om vooraf na te denken over de vraag of en hoe de aannemer het werk veilig kan uitvoeren. Dat ligt vast in het Arbeidsomstandighedenbesluit (Bouw-

Foto links
Werner van Eck: “Wij willen dat dit een nieuwe standaard wordt.”

Foto rechts
Het principe ‘Zie jij mij, zie ik jou’ is een persoonlijke maatregel.



proces), maar dat gebeurt nog onvoldoende. Wij willen dat dit een nieuwe standaard wordt, die ook toegepast gaat worden bij provincies, gemeenten en waterschappen. Dat zij bedenken: 'Ik verwacht dat daar een weg komt, of dat er huizen worden gebouwd. Welke eisen stel ik dan bijvoorbeeld ten aanzien van de bouwplaatsinrichting?' De keuzes die een opdrachtgever maakt, hebben een significant effect op de wijze waarop een aannemer het werk veilig kan uitvoeren. Is doorstroming voor het wegverkeer heilig of toch de veiligheid van de wegwerkers? Wat mij betreft het laatste, maar het een hoeft het ander niet uit te sluiten."

Technische oplossingen

De technische oplossingen waar in het vorige beleid op werd ingezet, zijn in het nieuwe beleid stap 4. "Met een fundamenteel verschil", legt Van Eck uit. "In het vorige beleid ging het om slechts een zevental voertuigen. Waarbij expliciet een camera en achteruitrijsignalering werden voorgeschreven. Die scope is veel te klein. In de bouw & infra zijn veel meer soorten voertuigen actief waarmee aanrijding een reëel risico is. Dat was dus een beperking. De tweede beperking: de techniek ontwikkelt zich enorm. Daarom schrijven we geen techniek voor, maar doelvoorschriften. Er staat onder meer dat de bestuurder 360 graden zicht moet hebben en dat omstanders gewaarschuwd moeten worden voor een naderend voertuig. Maar hoe je dat doet, mag je zelf weten. We geven daarbij een aantal voorbeelden die zich in de praktijk hebben bewezen. Dit beleid gaat dus over alle

'Focus eerst op bronaanpak, dan pas op techniek'

voertuigen. Kan dat wel? Ja, natuurlijk. Maar de focus moet eerst op de bronaanpak liggen, dan pas op de techniek." Voor machines waarvoor dit niet voldoende is, wil de GCVB inzetten op het ontwikkelen van machines die automatisch kunnen stoppen. Als voorbeeld wordt de veegzuigwagen genoemd, die wordt ingezet in de GWW. "We willen deze techniek samen met de veegzuigwagenbranche verder ontwikkelen. Dat vind ik gaaf, want we hebben hiermee serieuze ongevallen gehad. De techniek erachter zou je straks op elk voertuig op de bouw kunnen toepassen. Het kan met behulp van radar, of met een stootbalkje. De machine stopt nagenoeg direct. Het wordt dan fysiek onmogelijk om nog onder de wielen te komen."

Zie jij mij, zie ik jou

Stap 5 in het beleid zijn de persoonlijke maatregelen: maak contact met de chauffeur. Het principe 'Zie jij mij, zie ik jou' is jaren terug ontstaan bij VolkerWessels-bedrijf KWS. "Het heeft een herkenbaar logo en is te zien op veel voertuigen in de bouw. Dat konden wij niet vergeten in dit stuk. Tot slot moeten alle medewerkers op bouwplaatsen schone zichtbaarheidskleding dragen. Ik zie nog te vaak dat dit onvoldoende gebeurt", zegt Van Eck. "Het zijn de laatste te nemen maatregelen, maar wel hele effectieve."



Implementatie in 2021

De Ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw hebben afgesproken in 2021 "via de geest van dit beleid" te werk te gaan, aldus Van Eck. Er komen voor iedereen toe te passen communicatiemiddelen beschikbaar. "Vanaf 2022 wordt het daadwerkelijk voorgeschreven en is de vrijblijvendheid eraf. Dat jaar biedt tijd om het beleid en de werkwijze die daaruit volgt, goed te implementeren. En om aanpassingen aan materieel te doen of bij aankoop rekening te houden met dit nieuwe beleid. Die vraag werd natuurlijk gesteld: zijn er dan nu overal camera's nodig op elk voertuig? Nee, maar dat is nou precies het gesprek dat we op voorhand moeten gaan voeren met z'n allen, waarbij je op basis van risico's beslissingen neemt. Maar bij Heijmans hebben we bijvoorbeeld nu besloten dat alle nieuwe voertuigen die worden aangeschaft, zijn voorzien van een 360 graden-camerasysteem. Dat zijn keuzes die we moeten gaan maken."