

Beleid reductie aanrijdgevaar

Versie 1.0 - d.d. 22-06-2020

Dit beleidsdocument vervangt het beleidsdocument 'Beleid aanrijdbeveiliging personen op voertuigen en bouwmachines versie 2.0'. Ten opzichte van dat beleidsdocument zijn, aan de hand van ontvangen reacties en nieuwe inzichten in de stand der techniek, een aantal aspecten verduidelijkt. Daarbij is de scope van het beleidsdocument uitgebreid en is dit van toepassing op de volgende situaties:

- Niet werkgebonden verkeer dat onbedoeld een werkvak inrijdt of een bouwplaats oprijdt.
- Werkverkeer binnen een werkvak of op een bouwplaats.
- Werkverkeer dat een werkvak of bouwplaats in-/uitrijdt.

Afgelopen jaren vonden er op onze bouwplaatsen zeer ernstige incidenten plaats met manoeuvrerende voertuigen/machines. Bij enkele aanrijdingen waren dodelijke slachtoffers te betreuren. De Ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw (GCVB), waaronder de zeven grote bouwbedrijven van Nederland, vinden dat er meer moet worden gedaan aan het voorkomen van aanrijdingen door manoeuvrerende voertuigen/machines dan tot nu toe in de branche gebruikelijk is.

Adequaat toepassen van de Arbeidshygiënische strategie

We nemen maatregelen om het risico op een aanrijding te elimineren of te verkleinen op basis van de Arbeidshygiënische strategie, vastgelegd in [artikel 3b van de Arbeidsomstandighedenwet](#). De hieronder beschreven aanpak is een hiërarchisch stelsel van beheersmaatregelen waarbij eerst naar de bron van het probleem (maatregel 1) wordt gekeken. Als daar niets aan gedaan kan worden zijn andere maatregelen nodig (eerst maatregel 2, dan maatregel 3 etc.). Verantwoording en motivering voor het toepassen van een lagere beschermingsmaatregel dient te worden vastgelegd in de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E). Eventueel vastgelegd in het Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G-plan). Dit vertaalt zich in de volgende aanpak:

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 aanrijdgevaar.
5. Persoonlijke maatregelen nemen om het risico op een aanrijding te verkleinen.

1. Voorkomen van het aanrijdgevaar door de bron te elimineren

We hanteren te allen tijde het principe "het werkvak of bouwplaats is vrij van personen- of werkverkeer, tenzij". Het voorkomen dat voertuigen/machines in de nabijheid van personen kunnen komen door het ontwerp van het werkvak of de bouwplaats, de voorbereiding, de planning en organisatie van de werkzaamheden hierop af te stemmen heeft onze hoogste prioriteit. Het scheiden van activiteiten op deze wijze heeft het grootste effect. Bijvoorbeeld het laden en lossen op een apart deel van het werkvak of bouwplaats.

2. Afschermen van het aanrijdgevaar door de bron te isoleren

We nemen maatregelen om voertuigen/machines en personen te scheiden op onze werkvakken/bouwplaatsen door een fysieke barrière of het creëren van afstand (extra ruimte) tussen rijdende voertuigen/machines en personen. Voorbeelden zijn het aanbrengen van vrij liggende looppaden, rijroutes of het plaatsen van een extra afzetting binnen een afzetting. Indien uit de risicobeoordeling blijkt dat de voorgeschreven maatregelen en voorzieningen, zoals vanuit CROW Werk in Uitvoering 96a/96b niet afdoende zijn om de veiligheid van personen te waarborgen, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Denk hierbij onder andere aan het plaatsen van barrières in plaats van schildjes en/of het toepassen van (extra) botsabsorbers.

3. Organisatorische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen

We zorgen voor een goed verlicht werkvak of bouwplaats, bijvoorbeeld met mobiele verlichting. Daarnaast richten we, wanneer mogelijk, het werkvak of bouwplaats zodanig in dat machinisten/bestuurders altijd vooruit kunnen rijden. Bijvoorbeeld van ingang naar laad-/losplek en van laad-/losplek naar uitgang. Indien dit niet mogelijk is dan stellen we een begeleider/gids aan bij het manoeuvreren in het werkvak of op de bouwplaats.

We zorgen dat medewerkers zijn geïnstrueerd/opgeleid voor de uitvoering van hun werkzaamheden en bewust omgaan met telefoongebruik.

4a. Middelen die machinist/bestuurder in staat stellen beter overzicht te hebben

We zorgen dat elke machinist/bestuurder 360 graden zicht heeft tijdens alle omstandigheden (ongeacht weer, tijd en seizoen). We spreken van 360 graden zicht als de machinist/bestuurder zicht* heeft op de bovenkant van een voorwerp van 1,5 meter hoog en op 1 meter afstand rondom het voertuig/machine volgend aan de vorm van het voertuig/machine. De te nemen maatregel kan zijn:

- (360 graden) camerasysteem.
- Radarsysteem.
- Ultrasoon.
- Tags.
- Spiegels.

Een combinatie van de hierboven genoemde maatregelen is mogelijk.

Let op! Indien personen zich, als gevolg van hun werkzaamheden, bevinden onder de hierboven genoemde zichtlijn van 1,5 meter hoog, dan zijn er nog steeds aanvullende maatregelen nodig om zicht te hebben op deze personen.

** met zicht wordt ook informatie bedoeld die de machinist/bestuurder inzicht geeft waar personen zich bevinden (zoals met radar en ultrasoon of een persoon die de werkzaamheden begeleidt, zoals een begeleider of gids).*

4b. Middelen die het voertuig of de machine automatisch doen stoppen

Voor enkele hoog risico voertuigen/machines zijn de onder punt 4a beschreven maatregelen onvoldoende.

Deze voertuigen/machines dienen dermate beveiligd te zijn dat, indien een omstander dreigt geraakt te worden, deze autonoom (nagenoeg) onmiddellijk tot stilstand komt. We willen deze techniek nog verder ontwikkelen, samen met de marktpartijen, zodat deze techniek in de gehele sector gebruikt kan worden. Voor nu adviseren wij dit middel voor het volgende specifieke voertuig/machine:

- Veegzuigwagen

4c. Middelen die de omstanders waarschuwen/attenderen op aanrijdgevaar

We nemen maatregelen om omstanders te waarschuwen/attenderen op een naderend voertuig/machine, zoals:

- Akoestisch signaal.
- Tags.
- Lichtlijnen op de grond die de gevarezone aangeeft van het voertuig of machine en/of de rijrichting.
- Markeringen op het voertuig of machine met waarschuwingen voor dode hoeken.
- Stickers of bebording met daarop "zie jij mij, zie ik jou" op voertuig/machine en/of werkvak/bouwplaats.

Een combinatie van de hierboven genoemde maatregelen is mogelijk.

De ontwikkelingen in technische maatregelen om het risico op een aanrijding te reduceren staan niet stil. Ongeacht de technische maatregelen die getroffen zijn, dienen te allen tijde de uitgangspunten van dit beleid te worden nageleefd.

5. Persoonlijke maatregelen nemen om het risico op een aanrijding te verkleinen

Om de zichtbaarheid van medewerkers op bouwplaatsen te vergroten dragen zij altijd zichtbaarheidskleding conform EN-ISO 20471. Aanvullend voor werkzaamheden op of aan de weg dragen medewerkers 'RWS-zichtbaarheidskleding', zoals beschreven in CROW Werk in Uitvoering 96a/96b.

Kort voor aanvang van het werk wordt door diegene, die de werkzaamheden daadwerkelijk gaat verrichten, een LMRA (Laatste Minuut Risico Analyse) uitgevoerd. Als blijkt dat risico's niet kunnen worden weggenomen of onaanvaardbaar zijn, is iedereen bevoegd/verplicht het werk stil te leggen en hiervan melding te maken.

We zorgen dat medewerkers zijn geïnstrueerd/opgeleid voor het toepassen van het 'zie jij mij, zie ik jou' principe.

Per 1 januari 2021 hanteren de [Ondertekenaars](#) van de GCVB en hun onderaannemers/leveranciers dit beleid. De implementatietermijn is maximaal 1 jaar. Dit betekent dat dit beleid vanaf 1 januari 2022 wordt voorgeschreven. Ook [Onderschrijvers](#) van de GCVB hanteren de uitgangspunten van dit beleid en passen deze toe.

We zetten ons in om dit beleid sector breed toe te passen en werken samen met opdrachtgevers (zoals gemeentes en provincies) aan deze nieuwe standaard.

Wij realiseren ons dat ook met deze (extra) maatregelen het risico op een aanrijding aanwezig blijft. Blijf uw medewerkers wijzen op de gevaren in het werkvak en op de bouwplaats. Wij zijn van mening dat we met deze stap onze werkvakken en bouwplaatsen weer een stuk veiliger kunnen maken.

De Ondertekenaars van de Governance Code Veiligheid in de Bouw

