

[redactioneel artikel voor algemeen gebruik]

Veilig werken aan de weg is een verantwoordelijkheid van ons samen: wegbeheerder, aannemer en hulpdiensten

Heb je het over wegwerkzaamheden dan heb je het over veiligheid. Marco Helmich weet er, als hoofdvoerder bij Schagen Infra B.V., alles van. "Ik merk dat onze jongens zich steeds meer bewust zijn van het belang van veiligheid. Zo is het bij ons eerder uitzondering dan regel dat je iemand zonder helm ziet lopen. Op dit moment werken we vooral langs de N34 bij de grens van Drenthe en Overijssel. Omdat het wegvak hier volledig is afgesloten, hebben we hier geen 'last' van overig wegverkeer. Maar des te belangrijker is het dat we onderling veilig met elkaar werken."

"Dat veilige werken begint direct 's ochtends vroeg", vertelt Helmich. "Iedereen die een werkstartinstructie heeft gehad, krijgt een rode sticker op zijn helm. Heb je geen sticker? Dan mag je de bouwplaats niet op."

Veiligheid stimuleren

"Veilig werken stimuleren we ook met het 24Safe-programma van Reef Infra. Bij de ombouw van de N34 werken we met hen samen. Hun programma is een speciaal stappenplan waarin staat welke stappen wegwerkers precies moeten nemen om veilig te kunnen werken. Omdat het programma zo'n succes is, ontwikkelen we het ook voor Schagen. Iets wat ook goed werkt zijn de 'safety alerts'. Dat is een A4'tje waarop foto's staan van ongevallen die onlangs zijn gebeurd op de bouwplaats. We delen deze uit aan wegwerkers om te laten zien wat er gebeurt als je je niet aan de veiligheidsvoorschriften houdt. De jongens reageren vaak geschrokken, omdat het schokkende beelden zijn. Ze realiseren zich hierdoor dat een ongeluk in een klein hoekje zit. Daarnaast maken we veiligheid ook bespreekbaar tijdens (interne) cursussen. Al met al doen we veel om de veiligheid te garanderen. Ondanks dat blijven we de werkplaats ook controleren tijdens de wekelijkse werkplekinspecties. We checken dan of iedereen zich aan de regels en voorschriften houdt."

"Als een situatie niet veilig is, dan leggen wij het werk stil"

"Het is goed om te horen dat er aannemers zijn die veiligheid belangrijk vinden", zegt Barney Prins officier van dienst bij Rijkswaterstaat. "Veiligheid is ons belangrijkste speerpunt. Wij zijn er voor om veiligheid te creëren. Dat doen we bij wegwerkzaamheden, ongevallen of bijvoorbeeld pechgevallen. Helaas zien onze wegininspecteurs nog regelmatig dat aannemers en wegwerkers onveilig werken. Ze houden zich bijvoorbeeld niet aan de regels, omdat de nadruk vaak meer ligt op productie dan op (eigen) veiligheid. Je merkt dat zij soms een ander belang hebben dan wij. Als een situatie niet veilig is, spreken wij een aannemer daarop aan. Ze krijgen dan de mogelijkheid om het veiligheidsprobleem op te lossen. Lukt dit niet, dan leggen wij het werk stil en moet de aannemer vertrekken. Uiteindelijk zijn wij als wegbeheerder eindverantwoordelijk."

Hoge werkdruk

Helmich vertelt dat het werk bij hun ook wel eens is stilgelegd. "Onze opdrachtgever vond dat de weg waaraan wij werkten open moest blijven. Dat zien sommige wegbeheerders het liefst, omdat het beter is voor de economie. Bovendien moet het werk allemaal zo snel mogelijk gedaan worden. Om die reden zie je ook steeds vaker wegwerkers 's nachts aan het werk, terwijl dat helemaal niet veilig is. We hebben in dit geval de arbeidsinspectie uitgenodigd, zodat ze met eigen ogen konden zien hoe onveilig de situatie was. De inspectie legde het werk per direct stil. Dit is natuurlijk een extreme situatie die niet dagelijks voorkomt, maar het geeft wel aan dat de werkdruk bij ons hoog is. Voor ons geldt dat veiligheid boven alles gaat."

Analyseren en evalueren

Ook aan de kant van de opdrachtgevers kunnen dingen beter. Ook al staat veiligheid hoog op de agenda: er zijn altijd aandachtspunten. Barney Prins: "Als er bij ons één ding beter kan, dan is dat de samenwerking met hulpdiensten. Als er een ongeluk is gebeurd, zijn hulpdiensten vaak als eerste ter plaatse. Als wij als wegininspecteurs arriveren, zien we regelmatig dat ze hun dienstauto op een onveilige plek hebben geparkeerd, of dat een politieman zonder veiligheidsvest met gevaar voor eigen

leven het verkeer staat te regelen. Eigenlijk is dat gek, want de hulpdiensten hebben meegeholpen aan de ontwikkeling van de Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij Incidenten (REVI). In dit boekwerk staat precies beschreven welke veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden om een incident of pechgeval zo veilig mogelijk af te schermen. Zij zouden de veiligheidsregels dus net zo goed moeten kennen en ze net zo belangrijk moeten vinden. Wij proberen daarom zo veel mogelijk de samenwerking met de hulpdiensten te stimuleren. We nodigen ze bijvoorbeeld uit om incidenten samen te analyseren en evalueren op steunpunten van Rijkswaterstaat, waaronder in Joure. Er is daar op het terrein markering aangebracht waarmee een snelweg is nagebootst. We maken gebruik van verschillende voertuigen en soms zelfs lotusslachtoffers. Naast de hulpdiensten nodigen we ook bergers en de ANWB uit. Samen kunnen we oefenen met verschillende situaties en deze evalueren. Omdat zo'n levensechte situatie veel voorbereidingstijd vergt, gebruiken we ook vaak de maquette. We bootsen de situaties dan na op een plaat die op tafel ligt. Op die plaat staat ook een snelweg en we kunnen er miniatuur voertuigen opzetten. Tijdens zulke evaluaties is het belangrijk dat we elkaar aanspreken op elkaars gedrag en de keuzes die je wel of niet maakt. Dat vindt niet iedereen gemakkelijk, maar je houdt elkaar er wel scherp mee. Uiteindelijk moeten we ons allemaal verantwoordelijk voelen voor veiligheid."