

DI: 391969

Discussiedagen Veilig werken aan wegen

Eindrapport

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



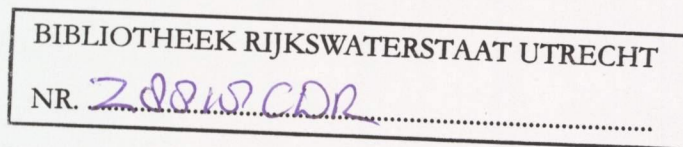
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Z8818

RWS bibliotheek
locatie Utrecht
Postbus 20.000
3502 LA Utrecht

Discussiedagen Veilig werken aan wegen

Eindrapport



.....
Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA ROTTERDAM

Mede uitgevoerd door

OpdenKamp Adviesgroep B.V.
Koninginnegracht 23, 2514 AB, Den Haag
tel. (070) 426 00 00, fax (070) 426 00 01
e-mail : mailbox@oag.nl
<http://www.oag.nl>

Den Haag : 20 november 2000
Document : AV\DVW-00.2139/52

Samenvatting

Veilig werken aan wegen is één van de thema's waarmee Rijkswaterstaat invulling geeft aan de veiligheid op haar wegennet. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat (RWS) heeft hieraan onder meer invulling gegeven door het organiseren van de Discussiedagen Veilig werken aan wegen 2000.

Op de Discussiedagen Veilig Werken aan Wegen stond de veiligheid van de wegwerker van RWS centraal. Onderwerpen die werden behandeld zijn:

- de Handleiding Veilig werken aan wegen;
- Juridische aansprakelijkheid van de RWS-medewerker;
- de Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers (VCA);
- Meetinstrumenten voor verkeers(on)veiligheid bij werken aan de weg;
- Opleidingen op het gebied van veilig werken.

Handleiding veilig werken aan wegen

Een van de doelstellingen van de discussiedagen is het vergroten van de bekendheid van de Handleiding Veilig werken aan wegen (CROW-publicatie 129). De Handleiding Veilig werken aan wegen is in 1998 verschenen. De Handleiding beschrijft stapsgewijs en schematisch wie op welk moment binnen een project in de grond-, water- en wegenbouwsector de verantwoordelijkheid heeft voor de V&G-aspecten van het project (V&G-coördinator, V&G-dossier, V&G-plannen etc.). De opbouw van de Handleiding volgt de fasering van het GWW-proces. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden de Handleiding Veilig werken aan wegen te optimaliseren. Het is de bedoeling dat de Handleiding uiteindelijk door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Sociale zaken en Werkgelegenheid tot normstellend document wordt verheven.

Juridische aansprakelijkheid

RWS krijgt steeds vaker te maken krijgt met claims van weggebruikers die schade hebben geleden, ook ten gevolge van wegwerkzaamheden. De vraag is hoe deze ontwikkelingen doorwerken op de rayoninspecteur of toezichthouder van RWS. Kan deze juridisch verantwoordelijk worden gesteld wanneer hij betrokken is bij een ongeval of schade? Hoe staat het met persoonlijke aansprakelijkheid? Welke ondersteuning wordt geboden vanuit RWS?

Om als RWS-medewerker gewapend te zijn tegen claims is het allereerst van belang dat vastgelegd is wie (of: welke partij) verantwoordelijk is voor welke (veiligheids)aspecten op een werk. Dit is een taak voor de leidinggevenden op het werk. Bij concrete ongevallen is het verder noodzakelijk dat de situatie goed op papier wordt gezet, door middel van tekeningen, getuigenverklaringen en dergelijke. Afwijkingen van richtlijnen hoeven daarbij geen probleem te zijn, als van te voren maar een goede motivering is vastgelegd.

Bij juridische problemen die voortkomen uit het werk kan elke RWS-medewerker zich te allen tijde wenden tot de juridische afdelingen van het Hoofdkantoor en de regionale directies.

Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers(VCA)

De VCA is een certificeringsmethode die gebaseerd is op preventie en risicomanagement. De VCA is bedoeld voor organisaties die werken

aannemen. RWS noch haar individuele medewerkers kunnen derhalve gecertificeerd worden.

Vrijwel elke aannemer is tegenwoordig gecertificeerd. Een VCA geeft echter geen garantie dat er daadwerkelijk veilig gewerkt wordt. Het biedt alleen een organisatorische basis voor veilig werken. Gunstig is hierbij in ieder geval dat, ook al wordt er in de praktijk niet altijd veilig gewerkt, de basiskennis wel aanwezig is. Knelpunt is hierbij dat een VCA-eis voor een werk alleen geldt voor de hoofdaannemer, en niet voor eventuele onder-aannemers.

RWS is niet uniform in de eisen die haar diensten wat betreft certificering stelt aan aannemers. De ene dienst stelt helemaal geen eisen, de andere heeft zelfs aanvullende eisen op de VCA.

Meetinstrumenten voor veiligheid

Voor werken aan de weg zijn momenteel geen breed toepasbare handzame meetinstrumenten beschikbaar. Er bestaat wel een storingsanalyse die is afgeleid uit de petrochemische industrie (de Hazard Operability methode (HAZOP)), maar HAZOP lijkt vooralsnog alleen zinvol bij grote en complexe werken. Het kan wel dienen om de belangrijkste gevaren bij het werken aan de weg in kaart brengen, zodat hiervoor maatregelen getroffen kunnen worden.

Door de directie Zuid-Holland van RWS is het project Verkeersveiligheidsbarometer gestart. Op basis van gegevens over ongevallen en onveilige situaties uit het verleden wordt gepoogd inzicht te verkrijgen in potentieel gevaarlijke situaties bij toekomstige werken.

Opleidingen op het gebied van veilig werken

Veilig werken bereik je niet alleen door opleidingen, veilig werken zit tussen de oren. Toch zijn opleidingen nodig, om de regels en richtlijnen kenbaar te maken die in de praktijk moeten worden toegepast. Richtlijnen voor veiligheid, en ook de bijbehorende opleidingen om uitwerking aan die richtlijnen te geven, zouden in de gehele RWS-organisatie en de branche voor wegwerkers uniform behoren te zijn. In ieder geval is het noodzakelijk dat een introductiecursus Veilig werken aan wegen opgezet wordt voor nieuwe wegwerkers. Op het moment moeten nieuwe medewerkers maar in de praktijk het (slechte) voorbeeld volgen.

Omdat bij veilig werken vooral ook communicatie van belang is, zowel binnen als buiten RWS, dienen medewerkers van RWS ook op dit gebied gedragstraining te krijgen. Uiteraard is veilig werken daarna een zaak van verstandig nadenken over wat je aan het doen bent. Het nut van opleidingen wordt in het algemeen wel onderkend, maar de cursussen over veilig werken zijn vaak te theoretisch. Voorbeelden uit de praktijk (leren van eerder gemaakte fouten) verdienen de voorkeur. Ook evaluatie van projecten met betrekking tot veiligheid vergroot het leereffect.

Algemene discussiepunten over veilig werken

Als rode draad door alle discussiedagen en de daar behandelde onderwerpen, kwamen de volgende onderwerpen steeds terug:

- De aannemer op een werk is primair verantwoordelijk voor het uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen. Om problemen op het werk te voorkomen (doordat een aannemer veiligheidszaken als een financiële sluitpost ziet) zou RWS al vooraf een controle moeten uitvoeren.
- Ook zou strengere controle tijdens het werk mogelijk moeten zijn. In de huidige situatie vindt de toezichthouder van RWS dat hij onvoldoende mogelijkheden heeft aan aannemer aan te spreken op onveilige situaties en werkmethodes op een werk.

-
- Om te voorkomen dat de veiligheid op een werk de sluitpost wordt in de prijsvorming, zouden veiligheidsmaatregelen uit de concurrentiesfeer gehaald moeten worden.
 - Volledige veiligheid is onmogelijk in een complexe situatie als een autosnelweg. Dat neemt echter niet weg dat naar volledige veiligheid gestreefd moet blijven worden.
 - Doorstroming wordt door RWS en de beleidsmakers veel belangrijker gevonden dan veiligheid. Bij werken aan wegen betekent dit, dat de productie op de eerste plaats komt. Aannemers gaan hier als vanzelf in mee. Hierdoor voelt de wegbeheerder/toezichthouder een gebrek aan ondersteuning om veiligheid als belangrijk punt op de agenda te houden.
 - In verschillende dienstkringen bestaat een formele instructie aan RWS-medewerker, om zich niet zonder afzetting in het verkeer te begeven. Een dergelijke instructie plaatst de RWS-medewerker voor een groot dilemma tussen het verwijderen van het obstakel (verkeersveiligheid) en de persoonlijke veiligheid.
 - Het opbouwen en afbreken van afzettingen is een veel gevaarlijker situatie dan de uiteindelijke werksituatie. Voor opbouwen en afbreken zouden de beveiligingsmaatregelen verhoogd moeten worden. Overigens moeten die dan wel gebruikt worden. Het komt met de huidige middelen die vanuit RWS beschikbaar zijn al te vaak voor dat aannemers die niet benutten.
 - Naast de standaardsituaties voor afzettingen uit CROW-publicatie 96A is in de eerste plaats gezond verstand van belang bij het uitwerken van een afzetting in een specifieke situatie.
 - Een afzetting volgens het boekje geeft vaak toch niet het beoogde veiligheidsgevoel, wanneer op aangrenzende rijbanen harder wordt gereden dan de toegestane 70 km/uur.
 - Tegenstrijdigheden in de veiligheidsvoorschriften ondermijnen het veiligheidsdenken in het algemeen. Bijvoorbeeld: de verplichting oorbeschermers te dragen zorgen dat een wegwerker het piepsignaal van achteruitrijdende vrachtwagens niet meer hoort.
 - Grote verscheidenheid in methodieken voor verkeersafzettingen en procedures (landelijke en regionaal) werkt onveilig en onverschillig gedrag van de aannemers in de hand.

Inhoudsopgave

.....

Samenvatting 3

Inleiding 9

Handleiding veilig werken aan wegen 11

Juridische aansprakelijkheid 15

VCA 17

Meetinstrumenten voor veiligheid 19

Opleidingen 21

Concluderend overzicht van de discussies 23

Aanbevelingen 27

.....

Bijlagen

1 Vragen, opmerkingen en antwoorden over juridische kwesties 29

2 Achtergrondinformatie VCA 33

3 Namen en adressen 37

Inleiding

Achtergrond

Veilig werken aan wegen is één van de thema's waarmee Rijkswaterstaat invulling geeft aan de veiligheid op haar wegennet. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat (RWS) heeft hieraan onder meer invulling gegeven door het organiseren van de Discussiedagen Veilig werken aan wegen 2000. Op deze discussiedagen stond de veiligheid van de wegwerker centraal. Onderwerpen die werden behandeld zijn:

- de Handleiding Veilig werken aan wegen;
- juridische aansprakelijkheid van de RWS-medewerker;
- de Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers (VCA);
- meetinstrumenten voor verkeers(on)veiligheid bij werken aan de weg;
- opleidingen op het gebied van veilig werken.

Doelstelling

De doelen van de discussiedagen zijn informatie vergaren, verstrekken en uitwisselen op het gebied van veilig werken aan wegen, en het creëren van draagvlak hiervoor.

Projectteam

Het projectteam dat de discussiedagen heeft georganiseerd bestond uit medewerkers van AVV en OpdenKamp adviesgroep.

AVV

Annelies van 't Hof
(projectleider/dagvoorzitter)
Jan Boone
Jack de Vries
Aniel Ragho

OpdenKamp adviesgroep

Jan-Jurgen Snepvangers
(projectleider/ discussieleider)
Miranda de Krijger
Jenny Vijverberg

Naast organisatorische inzet heeft OpdenKamp adviesgroep notulisten en discussieleiders geleverd voor het begeleiden van de discussiedagen.

De inleidingen tijdens de discussiedagen zijn verzorgd door:

Handleiding Veilig werken aan wegen

Jan Boone
Jack de Vries

Juridische aansprakelijkheid

Nicole Oosthoek (RWS directie Limburg)
Arjen van der Luit (Hoofdkantoor RWS)
Marcel Ferdinandus (RWS directie Zuid-Holland)

Meetinstrument

Paul Swuste (TU Delft)

Erik Wiersma (TU Delft)
Peter Besselink (RWS directie Zuid-Holland)
VCA
Huug van Wingerden (Det Norske Veritas)

Opleidingen

Marjan Lont (Hoofdkantoor RWS)
Boudewijn de Hek (RWS-AVV)

Opzet van de discussiedagen

In totaal zijn vier discussiedagen georganiseerd, te weten drie regiodagen en één managementdag. De regiodagen hebben plaatsgevonden in Eindhoven (zuid), De Meern (midden) en Emmeloord (noord). De managementdag is gehouden in De Meern.

De onderwerpen Handleiding Veilig werken aan wegen en Juridische aansprakelijkheid zijn tijdens de discussiedagen plenair behandeld. De VCA, het Meetinstrument en de Opleidingen zijn met kleinere groepen behandeld, in workshopvorm. De deelnemers konden twee van de drie workshoponderwerpen bijwonen. Ter inleiding van elke sessie zijn de betreffende onderwerpen toegelicht door een deskundige, waarna over dat onderwerp een open discussie gevoerd is. Elke discussiedag is door de dagvoorzitter afgesloten met een samenvatting van de dagresultaten, verwoord in conclusies en aanbevelingen.

De resultaten van discussies op de regiodagen zijn bovendien meegenomen in de inleidingen op de managementdag.

Deelnemers

De discussiedagen zijn bezocht door 161 deelnemers. De verdeling over de vier dagen is:

24-08-2000 (regiodag zuid)	44 deelnemers
31-08-2000 (regiodag midden)	31 deelnemers
07-09-2000 (regiodag noord)	51 deelnemers
21-09-2000 (managementdag)	35 deelnemers

De deelnemers aan de regiodagen waren voornamelijk projectleiders, toezichthouders, besteksschrijvers, rayoninspecteurs, opzichters en dergelijke.

De managementdag is voornamelijk bezocht door hun direct leidinggevenden.

Handleiding veilig werken aan wegen

Bekendheid van de Handleiding

Voorafgaand aan de discussiedagen is aan de deelnemers een vragenlijst toegestuurd met vragen over de handleiding Veilig werken aan de Weg. De vragenlijst heeft als doel gehad inzicht te krijgen in de mate van bekendheid van de Handleiding, en was tevens middel om deelnemers hierover alvast te laten nadenken.

In totaal zijn 161 vragenlijsten verstuurd, 44 hiervan zijn teruggestuurd hetgeen resulteert in een respons van 28%. De resultaten van deze deelnemers zijn in onderstaande tabel verwerkt. De onderstreepte antwoorden zijn de goede antwoorden. Opgemerkt moet worden dat verschillende deelnemers tijdens de discussiedagen toegaven dat ze de vragenlijst niet teruggestuurd hadden omdat ze de antwoorden niet wisten.

Vraag en antwoordmogelijkheden	Gemiddelde regiodagen (N=37) %	Managementdag regio-dagen (N=7) %
Heeft u in uw werk veel te maken met de Handleiding Veilig werken aan de weg?		
Veel	51	15
Weinig	32	70
Niets	6	15
Weet niet	11	0
Staat de Handleiding direct tot uw beschikking?		
Ja, direct	51	30
Het is even zoeken	32	57
Ik zou het niet weten	17	13
Is de Handleiding van toepassing op werken aan fietspaden?		
<u>Ja, geheel en al</u>	<u>45</u>	<u>43</u>
Slechts enkele delen	19	0
Absoluut niet	14	43
Weet niet	22	14
De Handleiding kan ook gebruikt worden bij van een werk.		
Vorbereiding/ Uitvoering	14	14
Evaluatie	2	0
<u>Alle twee/drie</u>	<u>76</u>	<u>86</u>
Weet niet	8	0
Waarvoor staat de afkorting RIE?		
<u>Risico Inventarisatie en Evaluatie</u>	<u>73</u>	<u>100</u>
Rijksinstituut voor Evaluatie van wegwerken	5	0
Richtlijnen Inrichting Evaluatierapport	3	0
Weet niet	19	0
In de besteksfase draagt de V&G coördinator uitvoering zorg voor:		
Opstelling besteksvoorwaarden	27	0
Controle bestek op veiligheidsbepalingen	54	28
<u>Geen van beide voorgaande taken</u>	<u>19</u>	<u>72</u>
weet niet	0	0

Uit deze tabel kan geconcludeerd worden dat:

- Gezien de werkzaamheden van de deelnemers aan de discussiedagen heeft nagenoeg iedereen met de Handleiding te maken. Echter, slechts de helft van de respondenten weet dat ook.
- De reikwijdte van de Handleiding op het onderliggend wegennet is bij minder dan de helft van de respondenten bekend.
- De reikwijdte van de Handleiding in de verschillende fasen van het GWW-proces is bij het overgrote deel van de respondenten bekend.
- De respondenten zien de rol van de V&G-coördinator uitvoering breder dan die volgens de Handleiding is. In de praktijk is het echter wel wenselijk dat de V&G-coördinator uitvoering het bestek tijdens de prijsvormingsfase controleert op veiligheidsbepalingen, zodat deze in ieder geval bewust in de prijsvorming worden meegenomen.

Geschiedenis van de Handleiding

In 1995 is bij CROW de stuurgroep Veilig werken aan wegen ondergebracht. Dit naar aanleiding van een aantal ernstige ongevallen met wegwerkers in 1994. De breed samengestelde stuurgroep kreeg de opdracht voorstellen uit te werken voor het verbeteren van de veiligheid van wegwerkers. Dit heeft onder meer in 1998 geleid tot het verschijnen van de Handleiding Veilig werken aan wegen.

De Handleiding wordt in het spraakgebruik regelmatig verward met CROW-publicatie 96A, de Richtlijnen voor Maatregelen bij Werk in uitvoering op Autosnelwegen. Dit zijn echter twee wezenlijk verschillende boeken. Publicatie 96A geeft voor een aantal standaardsituaties in detail uitgewerkte voorbeelden hoe een afzetting geplaatst moet worden. De Handleiding Veilig werken aan wegen daarentegen beschrijft (stapsgewijs en schematisch) wie op welk moment binnen een project in de grond-, water- en wegenbouwsector de verantwoordelijkheid heeft voor de V&G-aspecten van het project (V&G-coördinator, V&G-dossier, V&G-plannen etc.). De Handleiding is een uitwerking van de Arbowet, gericht op werken aan wegen. De opbouw van de Handleiding volgt de fasering van het GWW-proces (voorbereiding, realisatie en nazorg). Deze fasen vormen de kernhoofdstukken van de Handleiding. In de hoofdstukken komen de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de organisaties en bedrijven die zich bezighouden met wegwerkzaamheden aan de orde. Tezamen met de Handleiding is voor leidinggevendenden ook een managementbrochure verschenen.

Als bijlage bij de Handleiding zijn voorbeelddocumenten opgenomen voor een V&G-plan (bijlage I) en voor een instructie document aan wegwerkers (bijlage III). Deze bijlage III is de opmaat voor wat in de toekomst een zakboekje voor veilig werken zou kunnen worden, waarmee mensen op de werkvloer op een afgewogen manier de risico's op hun werkplek kunnen beoordelen.

Als vervolg op de stuurgroep is bij het CROW inmiddels de werkgroep beheer Handleiding Veilig werken aan wegen actief. Deze werkgroep draagt zorg voor het promoten van de Handleiding onder opdrachtgevers, aannemers en hun werknemers. De werkgroep geeft onder andere de nieuwsbrief "Een veilige werkplek" uit. Namens Rijkswaterstaat zit Jack de Vries (AVV) in de werkgroep.

Binnen Rijkswaterstaat is een eigen, op het werken op autosnelwegen gerichte Contactgroep voor de Handleiding in het leven geroepen, onder voorzitterschap van Jack de Vries. In de Contactgroep zitten vertegenwoor-

digers van de regionale directies en de specialistische diensten van Rijkswaterstaat. Deze personen zijn voor de collega's in hun dienst of directie aanspreekpunt op het gebied van veilig werken aan wegen. De Contactgroep heeft een eigen nieuwsbulletin, dat vier keer per jaar verschijnt.

Om de Handleiding als product verder te kunnen verbeteren heeft de CROW-werkgroep in 1999 een praktijktoets laten uitvoeren onder wegbeheerders en aannemers. De belangrijkste resultaten hiervan waren:

- Bij juridische procedures is een wegbeheerder per definitie deskundig, ook als in de praktijk minder kennis aanwezig is.
- In de Handleiding zijn de fasen in het GWW-proces wel genoemd, maar inhoudelijk niet uitgewerkt. Hierdoor wordt de herkenbaarheid vermindert voor partijen die andere benamingen gebruiken voor dezelfde fasering.
- Bij aanbestedingen van werken moeten verkeersmaatregelen moeten buiten de prijsvorming gehouden worden, zodat hiermee niet geconcentreerd kan worden.

Toekomst van de Handleiding

Werkgevers en werknemersverenigingen hebben er bij de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van het ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid op aangedrongen de Handleiding Veilig werken aan wegen -in het verlengde van de Arbowet- tot verplichtende norm te verheffen. Daarom is het nodig om, naast continue aandacht voor veilig werken op zich, nader te inventariseren waarom de Handleiding nog zo weinig gebruikt wordt. Daarbij kan het zowel gaan om inhoudelijke gebreken (zoals de in de vorige paragraaf genoemde praktijktoets uitwees) als om onvoldoende promotie bij het uitkomen van de Handleiding.

In opdracht van AVV en de CROW-beheergroep wordt in de tweede helft van 2000 en de eerste helft van 2001 een nader onderzoek uitgevoerd bij onder de verschillende partijen die betrokken zijn bij werken aan wegen. De resultaten van deze praktijkproeven zullen gebruikt worden om een verbeterde versie van de Handleiding samen te stellen, die in 2002 verschijnen moet.

AVV is tot de overtuiging gekomen dat het gebruik van de Handleiding beperkt is omdat:

- er weinig aan de PR is gedaan;
- er het nut niet voldoende van wordt ingezien (onvoldoende draagvlak);
- de Handleiding niet handzaam genoeg wordt bevonden.

Daarnaast is duidelijk geworden dat de Handleiding nu niet tot norm verheven kan worden. De noodzakelijke aanpassingen n.a.v. het onderzoek worden door de Contactgroep RWS benoemd en later voorgelegd aan de werkgroep Handleiding van het CROW.

Naast de papieren versie van de Handleiding wordt ook gekeken naar de mogelijkheid van een digitale versie van de handleiding op CD-ROM. Met name tijdens de ontwerp- en besteksfase kan dit een nuttig instrument zijn om de toegankelijkheid van de Handleiding te verbeteren.

Aan de deelnemers aan de discussiedagen is gevraagd dat zij hun mening geven over de Handleiding en dat zij bijdragen aan de praktijkproeven. Hiervoor kunnen zij contact opnemen met de voorzitter van de contactgroep; Jack de Vries.

Juridische aansprakelijkheid

.....

Het onderdeel aansprakelijkheid kent, gezien de toon van de discussie en de onderwerpen die aan de orde kwamen, nogal wat vragen en onduidelijkheden.

Een van de oorzaken voor onduidelijkheid is dat er steeds nieuwe en scherpere regels komen. Een voorbeeld is de invoering van het Nieuw Burgerlijk Wetboek in 1992. Hierdoor heeft de wegbeheerder in feite risico-aansprakelijkheid gekregen.

Voor het uitvoeren van maatregelen bij werken aan de weg zijn richtlijnen ontwikkeld (zie CROW publicaties 96a en 96b). Er ontstaat eenduidigheid, zowel voor de weggebruiker als voor de wegwerker. Een voorwaarde is dat de medewerkers natuurlijk wel bekend zijn met de richtlijnen. Deze uitgaven van het CROW zijn bekend binnen de organisatie en worden ook gebruikt. De Handleiding Veilig werken aan wegen wordt echter minder gebruikt en is meer een 'boekwerkje dat op het steunpunt aanwezig is'. Het management van de dienstkring zal het gebruik van de Handleiding meer moeten stimuleren.

Richtlijnen zijn en blijven hulpmiddelen. Ze zijn opgesteld voor standaard situaties en kunnen dus moeilijk alle situaties afdekken. Soms kun je afwijken van een richtlijn omdat er een veiliger of een doelmatiger oplossing voorhanden is. Soms moet je zelfs van een richtlijn afwijken omdat deze in een bepaalde situatie niet voldoet. Het advies is dat in dat geval het gezonde verstand gevolgd wordt, dat de situatie goed gedocumenteerd wordt en dat een ruime veiligheidsmarge wordt genomen. De rechter volgt de lijn: als er een veiliger oplossing mogelijk is zonder overwegende bezwaren ten opzichte van de gekozen oplossing, dan is onrechtmatigheid een gegeven. Het hanteren van een ruime veiligheidsmarge levert ook krediet op wanneer het dan toch fout is gegaan. Het is van belang rekening te houden met het gegeven dat een weggebruiker, hoe onaangepast zijn of haar weggedrag ook was, na een ongeval vrijwel altijd zal proberen de schuld bij de wegbeheerder te leggen. Een van de manieren om zulke claims te voorkomen is ervoor te zorgen dat de weggebruiker voor afwijkende situaties steeds ruim wordt gewaarschuwd.

RWS wordt in toenemende mate geconfronteerd met claims. Iedereen probeert tegenwoordig eruit te halen wat erin zit. Er zijn slimmeriken die al voldoende denken te hebben aan een geschaafde knie. Ook is er een duidelijke tendens om medewerkers persoonlijk aansprakelijk te stellen als er op een werk iets fout gaat. En dat gaat dan zowel om de vergoeding van de schade als om strafrechtelijke vervolging. Tot nu toe zijn RWS-medewerkers nog niet veroordeeld, al is dat soms alleen op grond van een vormfout.

De rol van de waterstaatsjurist is dat hij opkomt voor de belangen van Waterstaat en zijn medewerkers. Dit heeft echter zijn grenzen, bijvoorbeeld als een medewerker zich agressief opstelt of zich bewust roekeloos gedraagt zal deze de consequenties zelf moeten dragen, tenzij er sprake is van noodweer of een noodsituatie. In zijn algemeenheid kan echter gesteld worden dat de waterstaatsjurist er is als adviseur vooraf en als hulpver-

schaffer achteraf. Je kunt onder andere bij hem terecht met vragen over juridische voors en tegens van bepaalde oplossingen die hij heeft genomen of in bepaalde situaties zou willen nemen, de uitleg van bepaalde voorschriften en uitleg over het risico van claims.

Bij een werk zijn in het algemeen vaak meerdere partijen betrokken. RWS in de rol van opdrachtgever besteedt het werk uit aan een hoofdaannemer en deze schakelt eventueel onderaannemers in. In principe kunnen alle partijen aansprakelijk zijn, afhankelijk van de specifieke situatie. In eerste instantie zal RWS eventuele claims aan de aannemer doorsturen. Overigens heeft de Rijkswaterstaat vaak ook een eigen aansprakelijkheid als wegbeheerder. Dat betekent dan dat de RWS, als de aannemer de claim niet (goed) afhandelt, de claim zelf in behandeling moet nemen. In dat geval zal RWS natuurlijk zelf alsnog proberen een eventuele schadeuitkering op de aannemer te verhalen. Individuele medewerkers kunnen alleen aansprakelijk gesteld worden als sprake is van opzet of roekeloos gedrag.

Een aantal gouden regels (door Arjen van der Luit, hoofd afdeling juridische zaken, hoofdkantoor RWS):

- 1 blijf altijd je gezonde verstand gebruiken;
- 2 bij twijfel: vraag;
- 3 houd je eigen veiligheid en belang in de gaten.

In bijlage 1 zijn de vragen die tijdens de discussiedagen naar voren zijn gekomen over juridische aansprakelijkheid, samengevat weergegeven.

De oorsprong van de VeiligheidsChecklist Aannemers (VCA) in Nederland ligt in de petrochemische industrie. Doordat bedrijven als Shell en Esso veel met extern personeel werken, die niet goed genoeg op de hoogte waren van de veiligheidsrisico's zijn in het verleden risicovolle situaties ontstaan. Als gevolg hiervan zijn de petrochemische bedrijven eisen gaan stellen aan hun aannemers, waaruit de vraag is ontstaan naar een landelijke norm. Het resultaat is de VCA: VeiligheidsChecklist Aannemers.

De basisgedachte van de VCA ligt in het risicodenken. In het verleden werden pas maatregelen als het kwaad al was geschied. Onder meer door de invoering van methoden van risicomanagement werkt men steeds meer preventief. Vanaf januari 2000 zijn ook de aspecten gezondheid en milieu nadrukkelijker aanwezig in de checklist. De VCA heet nu Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers.

Tijdens de discussiedagen is gebleken dat de term VCA, bij veel mensen redelijk bekend is, hetgeen niet geldt voor de inhoud van de VCA. Vaak wordt gedacht dat een bedrijf dat VCA gecertificeerd is veilig werkt en daarmee vervult het een voorbeeldfunctie voor bedrijven die niet gecertificeerd zijn. Echter, VCA is een instrument waarmee een organisatie zodanig ingericht wordt dat er geen belemmering meer is om veilig te werken; de kennis daarvoor is dan aanwezig en zo ook de organisatorische randvoorwaarden. De controle op het voldoen aan de eisen van het VCA certificaat wordt eenmaal per jaar gedaan. En het is dus een momentopname. Bovendien wordt door de deelnemers signaleerd dat aangekondigde bezoeken van de instantie die naleving van de VCA controleren vrijwel geen nut hebben. Voordat de – aangekondigde – audit plaats vindt worden snel alle mankementen in orde gemaakt. Dit maakt het onmogelijk om te controleren of er daadwerkelijk veilig wordt gewerkt.

Men belooft dit echter anders en daarmee ontstaat het probleem dat door de wegwerkers de VCA gezien wordt als een 'papieren tijger'. En voor de aannemers is het vaak alleen een randvoorwaarde voor het binnenhalen van werk. Dit betekent dat er wel veel wordt gedaan aan veiligheid in theorie, maar dat de uitwerking naar de praktijk niet altijd goed verloopt. Een voorbeeld hiervan is de toolbox-meeting. Hieraan wordt in veel gevallen geen serieuze aandacht besteed. De deelnemers volstaan met het zetten van een paraaf voor aanwezigheid. Van negatieve invloed op het veilig werken is ook dat het onderdeel veiligheid/kwaliteit vaak de sluitpost is op de begroting van het werk. Dat de aannemer hiermee wegstapt sluit aan bij de beleving bij de deelnemers dat het veiligheidsdenken niet in voldoende mate leeft bij het management van RWS. De aannemer wordt afgerekend op wat RWS wil en dat is primair productie. Pas als de RWS afrekent op veilig werken, wordt veilig werken ook belangrijker in de uitvoering.

De Dienstkring Amsterdam stelt net als de bij NS extra eisen aan het personeel van de aannemer. Mensen die in aanraking komen met verkeersmaatregelen zijn verplicht om een extra opleiding te volgen. Deze eisen aan kwalificatie van aannemers zijn echter niet overal hetzelfde binnen RWS, er

is zelfs een regionale directie die de VCA niet eens verplicht stelt. Een andere Dienstkring geeft bij afgifte van een ontheffing een bijvoegsel met gedragsregels af en geeft bij aanvang van een bestek in het eerste werkoverleg uitleg en toelichting daarbij.

Hoewel veiligheid door de deelnemers als belangrijk wordt ervaren geldt desalniettemin de algemene mening dat 'RWS' niet verantwoordelijk is voor de naleving van veiligheidseisen door aannemers. RWS eist veiligheid van haar aannemers, maar de controle hierop zou door andere instanties, zoals de Arbeidsinspectie, moeten gebeuren. RWS zou alleen moeten signaleren en niet een bindend advies geven over hoe een werk uitgevoerd moet worden. Indien wel een bindend advies wordt gegeven ben je ook de verantwoordelijke geworden, en dat is niet de bedoeling.

Vaak zit het zo op het oog wel goed met een aannemer. Hij is gecertificeerd en zijn personeel heeft de juiste papieren. Een probleem kan er ontstaan wanneer de hoofdaannemer wel gecertificeerd is maar de onderaannemer niet. Veilig werken is dan geen garantie meer want RWS houdt hoofdaannemer wel aan de VCA maar op de onderaannemers heeft RWS geen invloed.

Echter, algemeen wordt erkend dat het uiteindelijk wel RWS is die na een ongeluk negatief in de publiciteit komt en dat er daarmee wel een belang is voor RWS is om zich actief met veiligheid bezig te houden. De positie van RWS medewerkers tegenover een VCA gecertificeerde aannemer en zijn personeel is door het gebrek aan mogelijkheden sancties te treffen moeilijk. Het blijft noodgedwongen bij het signaleren van onveilige situaties. Om hier verandering in te brengen is de steun nodig van het management dat, zoals eerder is opgemerkt, de prioriteit teveel bij de productie legt.

Additioneel

Uit de workshops is tevens naar voren gekomen dat bijna niemand binnen RWS beschikt over een exemplaar van de VCA. Men kan een exemplaar bestellen bij het secretariaat van het Centraal College voor Deskundigen: telefoon 070-337 87 87. (De kosten bedragen ongeveer f 15,-) Zie ook bijlage met info over VCA of kijk op website www.ssvv.nl.

Aanvullende informatie over de VCA is opgenomen in bijlage 2.

Meetinstrumenten voor veiligheid

Storingsanalyse is een methode om vooraf een inschatting te maken van gevaren die tijdens werkzaamheden aan de weg naar voren kunnen komen. De storingsanalyse is echter geen hapklare brok waarmee de wegwerker direct aan de slag kan gaan, er zal een vertaling naar de praktijk moeten komen.

De storingsanalyse komt voort uit de Veiligheidskunde. Dit is een wetenschap die is ontstaan vanwege enkele grote ongelukken in de petrochemische wereld. Het belang van veiligheid werd door de petrochemische wereld snel onderkend, daar een ongeluk het werkproces stil legt en voor de nodige materiële schade zorgt. Het economisch belang van veiligheid was dus van zeer groot belang.

De storingsanalyse bestaat uit een matrix met parameters (o.a.: richting, snelheid) en gidswoorden (o.a.: geen, minder, meer, enz.). Uit de matrix komen scenario's voort die de mogelijke gevaren in een situatie beschrijven. Een scenario kan o.a. worden bepaald door (literatuur)onderzoek, monitoren, en gesprekken met deskundigen. Een voorbeeld van een scenario kan zijn dat er geen snelheid meer is op de rijbaan (file). Hieruit volgen dan gevaren zoals autoverkeer wat op je werkvak komt omdat ze de file willen omzeilen.

Op de vraag van of de storingsanalyse bruikbaar kan zijn voor wegwerkzaamheden is nog geen eenduidig antwoord mogelijk. Het is belangrijk om deskundigen met verschillende achtergronden een storingsanalyse te laten uitvoeren voor verschillende situaties. Daaruit volgen dan de verschillende

Figuur 1
de HAZOP matrix

	Snelheid	Richting	Conflicten	Route- verandering	Man. ruimte	Route- geleiding	Gedrag voorschr.
Geen/niet							
Meer							
Minder							
Beter							
Slechter							
Tegelijk							
Deels							
Tegengesteld							
Anders dan							

scenario's die uitgewerkt moeten worden naar een overzicht van mogelijke gevaren. Dit kan met behulp van de gidswoorden uit de verkeers-HAZOP (zie figuur 1 op pagina 19).

De scenario's worden gerangschikt bijvoorbeeld naar mate van gevaar of hoe vaak ze zouden kunnen voorkomen. Voor de scenario's die het hoogst op de ranglijst staan kunnen maatregelen ontwikkeld en/of vastgesteld worden die de gevaren minimaliseren.

In 1999 is door de Directie Zuid-Holland een project gestart waarin een Veiligheidsbarometer ontwikkeld wordt. Dit project is gestart naar aanleiding van de veiligheidsdagen die in 1999 door de Directie Zuid-Holland zijn georganiseerd. Het doel van dit project is wegwerkers meer inzicht te geven in veiligheid langs de weg.

Hiervoor worden twee stappen ondernomen:

1. er wordt een voorlopige barometer opgesteld waarbij er wordt geïnventariseerd wat het huidige veiligheidsniveau is (gereed eind 2001),
2. en een daaropvolgend rapport met de definitieve barometer waarin onderlinge verbanden en relaties worden gelegd.

Knelpunten die extra aandacht vergen voor de definitie van de veiligheidsbarometer liggen op organisatorisch niveau, bij de uitvoering van een werk en bij de monitoring van de resultaten.

Naast deze technische methoden kan door een betere samenwerking met andere partijen (o.a. politie, aannemer) gezorgd worden voor meer inzicht in situaties waarbij ongevallen hebben plaatsgevonden. De aannemer of politie zijn vaak het eerst aanwezig en kunnen verslag doen van het ongeval. De politie stelt bij een ongeval een proces-verbaal op maar dit rapport is vaak alleen voor verzekeringstechnische zaken. Deze vorm van ongevallen registratie is derhalve onvoldoende om inzicht te krijgen in de situatie waarin het ongeval is gebeurd.

Er dient dus een nauwkeurige en uniforme registratie van de oorzaken van ongevallen te komen om dit inzicht te krijgen. De wegwerkers moeten deze gegevens actief verzamelen. Hierbij moet duidelijk van tevoren worden aangegeven wat het doel is, hoe het vergaren van gegevens moet plaatsvinden en wat er met de gegevens zal worden gedaan. Uiteindelijk zal een dergelijke registratie moeten leiden tot een verdere aansluiting van maatregelen bij de risico's voor wegwerker en weggebruiker.

Ook de wegwerkers zelf moeten meer doen aan veiligheid, dit kan doordat geen afwachtende houding wordt aangenomen. Vaak gebeurt er eerst een groot ongeval, waarna men pas gaat nadenken hoe men het ongeval had kunnen voorkomen. De denkwijze 'door schade en schande wijs worden' moet worden omgezet naar een denkwijze om vooraf gevaren te kunnen inschatten. Dit kan bijvoorbeeld via een storingsanalyse, maar het kan ook door het ontwikkelen van het veiligheidsdenken zoals bij de VCA (zie paragraaf 4).

Ondanks alle maatregelen is onmogelijk absolute veiligheid te krijgen. Iedereen die werkt aan de weg is zich bewust van dit feit. Het niveau van de huidige maatregelen ligt al zeer hoog en de weggebruikers moeten ook hun eigen verantwoordelijkheid nemen.

Opleidingen

“Veilig werken bereik je niet alleen door opleiding, veilig werken zit tussen de oren.” Deze zin houdt in dat veiligheid nauw samengaat met gedrag. Dit gedrag kan door middel van opleidingen in een goede richting worden geduwd, maar een theoretische opleiding geeft alleen aan hoe richtlijnen en regels moeten worden toegepast. Het geeft een basis maar in de praktijk zal het geleerde moeten worden toegepast en zal ervaring moeten worden opgedaan.

Waarschijnlijk zijn de meeste veiligheidsaspecten wel bekend en bestaat er al een draagvlak voor veiligheid, maar handelen blijft soms uit. Er wordt dan ook duidelijk aangegeven dat men het belang van opleidingen wel inziet maar dat er vaak een te theoretische opzet voor wordt gebruikt. Een deelnemer aan een opleiding moet hiervan de toepassing herkennen in voor zijn eigen dagelijkse praktijk.

Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de theorie wordt verduidelijkt met voorbeelden uit de praktijk. Het best gaat dit indien situaties uit de eigen werkomgeving worden genomen. Er zijn namelijk zoveel ‘probleemgevallen’ waarbij het algemene beleid bekend is maar het in een specifiek geval niet uit te voeren valt. Zorg er dus voor dat opleidingen aansluiten bij problemen in de praktijk middels bijvoorbeeld training on the job. De ervaring die is opgedaan in probleem situaties kun je overdragen aan andere medewerkers zodat deze beter voorbereid zijn.

Een andere belangrijke voorwaarde voor het succes van een opleiding is of het management ook doordrongen is van het nut van veiligheid, zoals wordt aangehaald: “Sfeer komt van boven”.

Ook andere groepen als politie, aannemer en bestekschrijver zouden door middel van een opleiding meer van elkaar te weten moeten komen. Opleidingen zijn relevant voor iedere laag in de organisatie. Niet alleen de medewerkers langs de weg moeten inzicht hebben in veiligheid, ook het management moet weten wat er zoal komt kijken bij het werken aan de weg. Omgekeerd speelt hetzelfde. De wegwerkers moeten dus ook weten wat er gaande is binnen het management.

Een andere bijdrage aan het succes van een opleiding wordt geleverd indien niet een of twee mensen binnen een organisatie een opleiding te volgen, die daarna als enige de kennis willen en kunnen toepassen, maar meerdere medewerkers van een dienst. Het is van belang dat iedereen dezelfde basiskennis opdoet en weet heeft van de voorschriften. Dit geldt voor de medewerkers die bestekken voorbereiden en voor de uitvoerende medewerkers. Herhaling is hierbij een sleutelwoord. Als voorbeeld kan dienen dat op dit moment bij de Dienstkringen een introductiecursus voor nieuwe medewerkers ontbreekt.

Schaalvergroting van de Dienstkringen heeft een nadelige invloed op de interne en externe communicatie. Deze schaalvergroting mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid van medewerkers. Daarom is ook communicatie tussen belanghebbende partijen is uitermate belangrijk. Ook buiten opleidingen om kun je immers veel van elkaar leren.

Bij gebrek aan arbeidskrachten bij aannemers worden vaak inhuur- en uitzendkrachten ingezet zonder degelijke kennis en adequate opleiding, wat een groot risico inhoudt voor het veilig werken aan de weg. Dit vergt een extra inspanning op het vlak van controle van de naleving van de veiligheidsvoorschriften. Terecht komt naar voren dat veiligheid ook alles te maken heeft met het verkeer en de automobilist. Je kunt nog zo veilig werken; elke overtreding/fout van de weggebruiker kan fataal zijn. In principe heeft de automobilist ook zijn veiligheidscertificaat (zijn rijbewijs), maar ook hier zien we dat dit alleen werkt als er wordt gecontroleerd.

Als men wil dat veiligheidsmaatregelen worden gehandhaafd, moet ervoor gezorgd worden dat handboeken tot norm worden verheven. Dit houdt in dat ze op elke situatie toepasbaar moeten zijn maar wel met enkele vrijheidsgraden omdat elke situatie net anders is.

Het is ieders verantwoordelijkheid om te beoordelen of er veilig wordt gewerkt. Het management moet bekendheid van richtlijnen en handleiding stimuleren en handhaven. Dit om te voorkomen dat veiligheid wijkt voor de praktijk van de dag.

Evaluatie van opleidingen/cursussen over veilig werken langs de weg is belangrijk. Hiermee kunnen verbeteringen naar voren komen naar aanleiding van bijvoorbeeld ervaringen uit de praktijk. Maar ook interne evaluatie van projecten t.a.v. de veiligheid is relevant. Vooral bij kleine projecten, zoals regulier onderhoud, waarvan wordt aangegeven dat deze vaak het gevaarlijkst zijn is weinig tijd om veiligheid te bespreken.

Met betrekking tot het cursusmateriaal wenst men in de toekomst handzame en toegankelijke boeken in plaats van dikke handleidingen. De periode waarin opleidingen worden gegeven dienen het liefst buiten de drukke perioden met onderhoudswerkzaamheden te vallen en medewerkers dienen tegelijkertijd deel te nemen in plaats van één à twee per jaar. Men ziet het liefst dat men met kennis op de weg aan het werk is. Een opleiding met een certificaat (met vastgestelde uniforme eindtermen) biedt de mogelijkheid om te controleren of een medewerker een opleiding gevolgd heeft. Dit omdat de meeste aannemers alleen opleidingen zullen volgen die leiden tot een (erkend) certificaat. Onderwijl hebben ze wel de kennis opgedaan en daar gaat het om.

Concluderend overzicht van de discussies

Handleiding Veilig werken aan wegen

De Handleiding Veilig werken aan wegen is onder de medewerkers van RWS nog zeer onbekend. Inhoudelijke discussie over de Handleiding heeft tijdens de discussiedagen dan ook nauwelijks plaatsgevonden. Deze discussie zal alsnog gevoerd worden in het laatste kwartaal van 2000, in het kader van een gebruikersonderzoek ten behoeve van een herziening van de Handleiding.

Juridische aansprakelijkheid

Naar aanleiding van de presentaties over juridische aansprakelijkheid zijn veel vragen gesteld. Veelal werden specifieke voorbeelden naar voren gebracht van situaties waarin men zich afvroeg wat nu de juridische positie van de RWS medewerker was. In bijlage 1 zijn deze vragen opgenomen. Daarnaast zijn de hoofdzaken uit de discussies:

- Richtlijnen dekken lang niet altijd elke situatie af, interpretatie van de richtlijnen en het gebruik van gezond verstand blijft nodig.
- De rechter zal echter in eerste instantie toetsen of men zich aan de richtlijnen heeft gehouden. Bij afwijkingen wordt pas naar de specifieke omstandigheden gekeken.
- Taken en verantwoordelijkheden van RWS-medewerkers en aannemers moeten goed worden vastgelegd. Hiervoor moeten de leidinggevenden op de werkplek zorgen. De problemen die kunnen ontstaan als dit niet gebeurt mogen niet worden afgewenteld op de werkvloer.
- RWS is als werkgever direct verantwoordelijkheid voor de veiligheid van haar medewerkers.
- Bij ongevallen is primair RWS verantwoordelijk. Pas in gevallen waarin sprake is van bewuste roekeloosheid of opzet kan sprake zijn van persoonlijke aansprakelijkheid voor de RWS-medewerker.
- Het is bijzonder belangrijk dat bij ongevallen direct en zoveel mogelijk informatie wordt verzameld door middel van bijvoorbeeld getuigenverklaringen, situatietekeningen en foto's.
- De juridische medewerkers van het hoofdkantoor of regionale directies zijn er voor ondersteuning bij aansprakelijkheidskwesties en andere juridische problemen waarbij de RWS-medewerker vanuit zijn werk betrokken bij kan raken.

VCA

Bij de workshops over de VCA werd vooral gediscussieerd over het nut van de VCA. Bekendheid, kostenbesparing en motivatie kwamen in de discussies minder aan bod. Op hoofdlijnen was het resultaat van de discussie:

- De VCA is als term wel bekend, de inhoud van de checklist is minder bekend.
- Voor velen is nieuw dat certificering volgens VCA alleen mogelijk is voor organisaties die als aannemer van werken opereren en niet voor een organisatie als RWS als geheel of voor individuen.
- Zowel voor de aannemer als voor RWS gaat productie nog steeds boven veiligheid. Onder de verschillende groepen deelnemers aan de discussiedagen leefde het veiligheidsdenken echter wel degelijk. Hierin voelen ze zich echter niet gesteund door het hoger management en de beleidsmakers.

- RWS-diensten stellen qua veiligheid verschillende eisen aan aannemers. Sommigen eisen meer dan alleen een VCA-certificaat, anderen niets.
- Er zijn voor toezichthouders onvoldoende meldingsmogelijkheden voor onveilige werksituaties bij de aannemer. Het is bovendien onduidelijk hoe de verantwoordelijkheid op dit gebied verdeeld zijn tussen opdrachtgever en aannemer. De RWS-medewerker vraagt om meer middelen en/of bevoegdheden om sancties te kunnen treffen tegen onveilig werkende opdrachtnemers. Hierbij is in ieder geval de contractvorm bepalend wat mogelijk is.
- Voorwaarden voor veilig werken moeten al in de ontwerp- en besteks-fase in het werk ingebakken worden.
- Vrijwel elke aannemer is tegenwoordig gecertificeerd. Een VCA geeft echter geen garantie dat er daadwerkelijk veilig gewerkt wordt. Het biedt alleen een organisatorische basis voor veilig werken. Knelpunt is hierbij dat een VCA-eis voor een werk alleen geldt voor de hoofdaannemer, en niet voor eventuele onderaannemers.
- Of aandacht voor veiligheid kostenbesparend is ligt aan de uitgangspunten die daarbij betrokken worden. Door ongevallen in geld uitdrukken ontstaat in ieder geval een andere maatschappelijke kosten/batenverhouding.

Meetinstrument voor (on)veiligheid

Uit de discussies volgt dat de HAZOP-methode complex is om te kunnen worden gebruikt in de meeste wegwerksituaties. De algemene resultaten van dergelijke analyses zouden de basis moeten vormen voor richtlijnen. In situaties waarin de richtlijnen te algemeen zijn kunnen dergelijke technieken wel zinvol zijn. Het blijft echter de mens die uiteindelijk de beslissingen neemt en vormt daarmee de grootste risicofactor welke niet in richtlijnen of meetinstrumenten is vast te leggen.

Beter inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden de veiligheid bij werken aan wegen te verhogen kan verkregen worden door:

- Registratie (ongevallen, bijna-ongevallen, te hard rijden, enz.).
- Storingsanalyse. Bij bepaalde situaties vooraf in kaart brengen waar en op welk moment de meeste risico's ontstaan.(=HAZOP)
- Monitoring of bestaande richtlijnen nog voldoen, vastleggen welke situaties de meeste risico's opleveren, evalueren van werken vanuit veiligheidsoogpunt.
- Onveiligheid uit drukken in een economische waarde.
- Verbeteren van handhaving tegen verkeersovertredingen, mede gebaseerd op de resultaten van verbeterde registratie en monitoring gegevens in aanpassing regelgeving.

Opleidingen

Bij de discussies rondom het thema opleidingen is vooraf geïnventariseerd wat de verwachtingen van de deelnemers waren. Vervolgens hebben deze verwachtingen gediend als leidraad voor de discussies.

- Een opleiding volgen is geen garantie voor veilig werken. Iedere persoon is anders en elke situatie zal in meer of mindere mate afwijken van de theorie. De theorie kan de praktijk nooit 100% afdekken.
- De basis van veiligheid is bewustwording. Dit moet door het management worden gestimuleerd. Kennis van veiligheid is kennis van onveiligheid.
- Elementaire kennis van veiligheid is nodig voor iedere medewerker die direct of indirect iets te maken heeft met werken aan de weg.

- Er moet een wisselwerking komen tussen alle RWS- betrokkenen bij een project (management, bestekschrijvers, toezichthouders). Kennis van wat andere partijen doen is daarom noodzakelijk. Dit kan door middel van een gezamenlijke cursus. Ook het uitwisselen van ervaringen buiten opleidingen om heeft een leereffect.
- Cursussen over veilig werken moeten vooral worden gegeven aan de hand van praktijkvoorbeelden.

Algemene discussiepunten

Als rode draad door alle discussiedagen en de daar behandelde onderwerpen, kwamen de volgende onderwerpen steeds terug:

- De aannemer is primair verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen op een werk. Bij gunning zijn er echter vaak al twijfels over de aandacht voor veiligheid door het lage bedrag waarvoor wordt ingeschreven. Een controle op veiligheidsaspecten zou daarom vooraf moeten gebeuren, om problemen tijdens het werk te voorkomen. Ook zou er strengere controle tijdens het werk mogelijk moeten zijn, waarbij eventuele faalkosten voor de aannemer zijn. In de huidige situatie vindt de toezichthouder van RWS dat hij onvoldoende mogelijkheden heeft aan aannemer aan te spreken op onveilige situaties en werkmethodes op een werk. De aannemer is weliswaar verantwoordelijk, maar de RWS'er voelt zich toch (uiteraard) bij betrokken bij de veiligheid op het werk.
- Om te voorkomen dat de veiligheid op een werk de sluitpost wordt in de prijsvorming, zouden veiligheidsmaatregelen uit de concurrentiesfeer gehaald moeten worden.
- Het is de bedoeling om draagvlak te creëren waardoor de weggebruiker een meer tolerante houding ten opzichte van de situatie zal tonen (niet weten waarom je langzaam rijdt of stil staat wekt de nodige irritatie op).

100% veiligheid is niet haalbaar en veiligheid is subjectief.

Ja, het streven moet echter wel gericht blijven op 100% veiligheid.

Gevaarlijke situaties komen met name voor bij het opzetten en verplaatsen van wegafzettingen (bij kleine werken).

Ja, het opzetten en verplaatsen van wegafzettingen, vooral bij kleine werken, behoort tot de gevaarlijkste werkzaamheden.

Beter overleg tussen opdrachtgever (RWS) en aannemer is belangrijk. RWS heeft middelen (signalering) om een rijbaan af te sluiten. De aannemer moet hiervan dan wel gebruik maken.

Bij ongevallen wordt de verantwoordelijkheid bij RWS gelegd.

Ja, terecht omdat RWS nu eenmaal de beheerder is en daardoor ook verantwoordelijk voor de veiligheid.

- Nee, omdat de aannemer verantwoordelijk is voor de uitvoering van het werk en daardoor ook voor de veiligheid. Volledige veiligheid is onmogelijk in een complexe situatie als een autosnelweg. Dat neemt echter niet weg dat naar volledige veiligheid gestreefd moet blijven worden.
- Doorstroming wordt door RWS en de beleidsmakers veel belangrijker gevonden dan veiligheid. Bij werken aan wegen betekent dit, dat de productie op de eerste plaats komt. Aannemers gaan hier als vanzelf in mee. Hierdoor voelt de wegbeheerder/toezichthouder een gebrek aan ondersteuning om veiligheid als belangrijk punt op de agenda te houden.

-
- In verschillende dienstkringen bestaat een formele instructie aan RWS-medewerker, om zich niet zonder afzetting in het verkeer te begeven. Een dergelijke instructie plaatst de RWS-medewerker voor een onaantvaardbaar moreel dilemma bij het oplossen van ad-hocproblemen op de weg, bijvoorbeeld het verwijderen van obstakels.
 - Het opbouwen en afbreken van afzettingen is een veel gevaarlijker situatie dan de uiteindelijke werksituatie. Voor opbouwen en afbreken zouden de beveiligingsmaatregelen verhoogd moeten worden. Overigens moeten die dan wel gebruikt worden. Het komt met de huidige middelen die vanuit RWS beschikbaar zijn al te vaak voor dat aannemers die niet benutten.
 - Bij wegwerkzaamheden kan door te communiceren met de weggebruiker draagvlak verkregen worden voor eventuele vertragingen. Op de vraag hoe dit moet gebeuren is geen eenduidig antwoord gegeven. De wegwerker kan enerzijds als medespeler gezien worden, met uitgebreide info en bedankje voor begrip, terwijl anderzijds meer nadruk op naleving van de regels nodig is (handhaving van maximumsnelheden en dergelijke).
 - Naast de standaardsituaties voor afzettingen uit CROW-publicatie 96A is in de eerste plaats gezond verstand van belang bij het uitwerken van een afzetting in een specifieke situatie.
 - Een afzetting volgens het boekje geeft vaak toch niet het beoogde veiligheidsgevoel, wanneer op aangrenzende rijbanen harder rijdt wordt gereden dan de toegestane 70 km/uur.
 - Tegenstrijdigheden in de veiligheidsvoorschriften ondermijnen het veiligheidsdenken in het algemeen (bijvoorbeeld: de verplichting oorbeschermers te dragen zorgen dat een wegwerker het piepsignaal van achteruitrijdende vrachtwagens niet meer hoort).

Aanbevelingen

Aanbevelingen gebaseerd op de uitkomsten van de discussiedagen.

Management

- Geef als management niet alleen signalen naar medewerkers als er sprake is van een probleem, maar ook als dingen goed gaan. Bij incidenten wordt er direct aan de bel getrokken, waardoor het idee kan ontstaan dat kosten door bijvoorbeeld oponthoud zwaarder wegen dan veiligheid.
- Bespreek veiligheid ook met andere actoren die te maken hebben met werken aan de weg (politie, arbeidsinspectie, aannemers, etc.).
- Biedt niet alleen opleidingen aan medewerkers met gelijke functies maar betrek hierin ook verschillende functies in het wegwerkproces.
- Laat in plaats van één of twee medewerkers, een groep of liever alle medewerkers dezelfde opleiding volgen.

Medewerker

- Neem als medewerker zelf initiatief. Geef duidelijk aan waar er problemen liggen en geef doelen aan die je gerealiseerd zou willen zien. Je bent als medewerker in staat om aan te geven waar de problemen liggen en om bij te dragen aan een oplossing.
- Maak gebruik van kennis bij RWS (ook van de kennis bij juristen).
- Blijf gefocust op veiligheid, ga niet over op de 'praktijk van de dag', waak voor bedrijfsblindheid.

RWS breed

- Verbeter de communicatie binnen RWS over de mogelijkheden voor juridische bijstand.
- Ontwikkel een introductiecursus voor nieuwe medewerkers voor veilig werken aan de weg.
- Maak bestaande opleiding meer bekend bij de doelgroep.
- Ontwikkel bestaande opleidingen door en laat ze aansluiten bij bestaande methodes en de eigen praktijk met aandacht voor communicatie en gedrag.
- Verbeter de procedure om de veiligheidskennis van medewerkers van RWS, aannemers en onderaannemers te controleren.
- Ontwikkel een RWS brede standaard ten aanzien van de eisen aan aannemers voor wat betreft certificering met betrekking tot veiligheid.

-
- Verbeter de bestekssystematiek met betrekking tot veiligheid (bijvoorbeeld door het buiten de concurrentiesfeer te houden).
 - Verbeter de sanctiemogelijkheden voor opzichters als zij onveilige werksituaties constateren.
 - Verruim de taakomschrijving van V&G-coördinatoren in de handleiding Veilig werken aan wegen zodat ze ook in andere fasen de veiligheidsaspecten kunnen controleren.
 - Verbeter de duidelijkheid over de positie van RWS-medewerkers ten opzichte van het KLPD (bijv. bij de keuze van veiligheids- en verkeersmaatregelen en het werken aan de weg).

Bijlage 1 Vragen, opmerkingen en antwoorden over juridische kwesties

In de navolgende tekst zijn de vragen weergegeven die tijdens de discussiedagen naar voren gebracht zijn, van belang zijnde opmerkingen en de antwoorden daarop samengevat weergegeven.

V: *Een medewerker van RWS parkeert, voor het afplakken van een ANWB-bord, zijn auto op de linkerrijstrook. Dit leidt tot een dodelijk ongeval. Is de toezichthouder verantwoordelijk?*

A: In een aantal gevallen is vrijstelling of ontheffing van bepaalde richtlijnen mogelijk wat bij de behandeling van de zaak door de rechter meegewogen wordt.

V: *Een aannemer vraagt voor bepaalde werkzaamheden om richtlijnen aan RWS. Deze worden aangegeven en de overtuiging is dat goed is gebeurd. Toch gaat er iets fout. De rechter bepaalt dat de richtlijnen niet duidelijk genoeg waren. Wie is in dit geval aansprakelijk?*

A: Ook in dit geval is niet mogelijk om op voorhand een oordeel te vellen. Echter, eens te meer geldt dat het goed vastleggen van afspraken erg belangrijk is. De kans op persoonlijke aansprakelijkheid lijkt in dit geval erg klein.

V: *Als de weggebruiker zich niet houdt aan de regels die voor een zekere situatie gelden dan moet gehandhaafd worden door de politie. Wat geconstateerd wordt is dat ondanks meerdere verzoeken de prioriteiten ten aanzien van handhaving in deze gevallen bij de politie niet hoog zijn. Wat te doen?*

A: Er is niet veel dat direct kan worden gedaan. Wat wel mogelijk is, is dat deze gevallen worden vastgelegd en gecommuniceerd binnen de eigen organisatie op de juiste managementlaag. Deze kan door overleg met de politie tot nieuwe afspraken komen.

V: *Het is gebleken dat vertegenwoordigers van de KLPD medewerkers van RWS dwingende aanwijzingen hebben gegeven die direct van invloed waren op hun persoonlijke veiligheid. Indien deze aanwijzingen feitelijk in tegenspraak zijn met de geldende veiligheidsvoorschriften of naar oordeel van de medewerker daarmee in tegenspraak zijn, is een medewerker bevoegd om deze aanwijzingen te negeren? Vertegenwoordigers van de KLPD (Korps Landelijke Politiedienst) komen onbeschermd op werken. Waar dienen zij zich aan te houden?*

A: De politie is in staat dwingende aanwijzingen op te leggen bij wegwerkzaamheden. Niet altijd gebeurt dit conform de veiligheidsvoorschriften die wel bekend zijn bij de medewerkers van RWS maar niet bij de politiefunctionaris. Indien er gegronde redenen zijn om af te wijken van de opgelegde aanwijzingen mag de medewerker weigeren. Gegarandeerd resulteert een dergelijke weigering in een grote discussie. Echter, de direct leidinggevenden en de juristen van RWS dienen in deze gevallen als een zekere backup voor de betrokkene. Ook de politie moet bij zijn leest blijven.

- V: Een ongeluk vindt plaats en een medewerker van RWS is aanwezig. Deze zijn bedrijfsauto op de rijstrook om hulp te bieden zonder eerst op de komst van de politie te wachten. Hiermee helpt hij de weggebruiker maar houdt zich niet aan de veiligheidseisen. Hoe is in dergelijke gevallen de aansprakelijkheid geregeld?
- V: Zijn werknemers ook aansprakelijk als verkeersmaatregelen volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd, maar weggebruikers zich niet aan de aanwijzingen (snelheid) houden?
- A: In principe treft de werknemer geen blaam als alle richtlijnen goed zijn uitgevoerd. Discussie ontstaat over de vraag of je als werkuitvoerder niet de *plicht* hebt het werk stil te leggen als geconstateerd wordt dat er veel te hard gereden wordt.
- V: Op drukke wegen is het vaak heel lastig om een voorwaarschuwing in de middenberm te plaatsen. Je mag immers niet zomaar oversteken. Hoe kom je daar, of mag je een andere oplossing zoeken, door op een andere wijze voldoende waarschuwingen te geven?
- A: Er is hier sprake van een conflicterende situatie tussen de richtlijnen en de Arbowet. Als er voldoende zichtbare andere waarschuwingen aanwezig zijn, zou je in principe de vooraankondiging op de middenberm weg kunnen laten. Dit is echter interpretatie van de richtlijnen en die interpretatie biedt je heel weinig ruimte, zeker in juridische conflicten.
- V: Hoe is de aansprakelijkheid geregeld bij gebruik van privé-auto's (m.n. op-/afritten)?
- A: Er zijn voorschriften voor de herkenbaarheid van werkverkeer (m.n. zwaailicht) om de attentiewaarde van dat verkeer te garanderen. Zolang die voorschriften zijn gehanteerd zal de aansprakelijkheid niet anders geregeld zijn dan voor het normale werkverkeer.
- V: In hoeverre kan RWS aansprakelijk gesteld worden wanneer er geen RWS-personeel aanwezig is tijdens ongevallen?
- A: Als wegbeheerder kan RWS altijd aansprakelijk gesteld worden. RWS kan op haar beurt de aannemer aansprakelijk stellen als die aanwijsbaar fouten heeft gemaakt.
- V: Hoe is aan te tonen dat voldoende waarschuwborden geplaatst zijn?
- A: De bewijslast ligt bij de aanklager: die zal dus moeten aantonen dat er niet voldoende gewaarschuwd is. Het is echter altijd aan te bevelen zoveel mogelijk bewijsmateriaal te verzamelen, omdat waarschuwingen steeds specifiekere moeten zijn (niet waarschuwen voor algemene gevaren, maar zoveel mogelijk voor specifieke gevaren).
- V: Hoe is de aansprakelijkheid geregeld van toegevoegd aannemerspersoneel? Is het personeelslid aansprakelijk, RWS als projectleider of de aannemer als werkgever?
- A: In principe kunnen alle drie aansprakelijk zijn, afhankelijk van de specifieke situatie. Bij een bestaande gezagsverhouding (opdrachtgever) heeft RWS echter risico-aansprakelijkheid. Eventueel kan RWS dan wel de aannemer of individuele medewerkers aansprakelijk stellen. Individuele medewerkers kunnen alleen aansprakelijk gesteld worden als sprake is van opzet of roekeloos gedrag.

V: *Wanneer is gedrag bewust roekeloos?*

A: Dat ligt sterk aan de situatie. Bewust roekeloos in het algemeen is gedrag dat een risico tot gevolg heeft en niet direct het resultaat is van het uitoefenen van de opgelegde taak.

V: *De direct leidinggevende wijst altijd bij de uitvoering van werkzaamheden op de voorschriften. Hij zal nooit direct toestemming geven voor het bewust afwijken hiervan. Bijvoorbeeld voor het oversteken van de snelweg geldt een verbod. Echter, dit gebeurt wel omdat de voortgang van de werkzaamheden dit eisen. Wat is je positie als medewerker op het moment dat er iets gebeurt?*

A: Dit zal sterk afhangen van de situatie ter plekke. De rechter toetst aan de voorschriften. Afwijkingen worden in eerste instantie niet geaccepteerd. De situatie zal echter van invloed zijn op de besluitvorming. De basisregel is dat RWS aansprakelijk is indien de opgedragen taak het risico voor de medewerker of weggebruiker vergroot. Met andere woorden, er moet sprake zijn van een **functioneel verband**.

V: *Indien een medewerker met zijn dienstauto stopt om dingen van de weg te halen die een risico voor de weggebruiker zouden kunnen opleveren zou hij, de voorschriften volgend, strikt genomen een wegafzetting moeten regelen. Voordat dat geregeld is gaat er een periode voorbij met verhoogd risico voor de weggebruiker. Hij doet dat niet want de medewerker heeft een morele plicht om een ongeval te voorkomen en haalt de spullen van de weg. Formeel zal hij hiertoe nooit toestemming krijgen. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar en hoe is de positie van de medewerker?*

A: De medewerker moet in eerste instantie handelen volgens de voorschriften, maar ook naar bevind van zaken (dus met gezond verstand) en moet roekeloos gedrag vermijden. Het is een continue afweging van risico's; het risico van de medewerker versus het risico van de weggebruiker. Dit punt van aansprakelijkheid zal specifiek worden behandeld tijdens de managementdag.

V: *Hoeveel claims worden er per jaar ingediend en waar richten die zich tegen?*

A: In Zuid-Holland gaat het om ongeveer 100 claims per jaar, landelijk naar schatting 1000 (Rijk, provincies, gemeenten). De meeste claims richten zich tegen de wegbeheerder, d.i. RWS. Het aantal claims neemt de laatste jaren iets toe.

V: *Hoe wordt omgegaan met eigen schade die geleden wordt als gevolg van een eigen fout?*

A: In principe is geen schadeclaim mogelijk, dat wil zeggen een claim van de medewerker van RWS naar RWS. In het geval van materiële schade geldt aan wie het materiaal toebehoort. Is er bijvoorbeeld sprake van een dienstauto of privé auto. Bij gebruik van een privé auto is van invloed of deze gebruikt moest worden in opdracht van de direct leidinggevende, is er een privé verzekering, is er sprake van incidenteel of structureel gebruik of is er sprake van roekeloos gedrag. De hoge kilometervergoeding bij privé gebruik impliceert dat de werknemer een all risk verzekering had kunnen nemen.

V: *Een voorbeeld van een situatie van nachtelijke gladheidsbestrijding. Een besluit tot gladheidsbestrijding vindt plaats op basis van computergegevens die gegenereerd worden door meetpunten die door de regio verspreid staan. Er is altijd een wachttijd tussen het besluit tot strooien*

en het feitelijk strooien, daarnaast is het mogelijk dat gladheid ontstaat tussen de meetpunten. Wie is aansprakelijk in geval van een ongeluk?

A: Zowel RWS als de medewerkers hebben een zorgplicht. Daaraan is voldaan indien op basis van de meetgegevens correct gehandeld is. Er is in die gevallen geen sprake van aansprakelijkheid van RWS of de medewerker.

V: Indien een medewerker met zijn dienstauto stopt om dingen van de weg te halen die een risico voor de weggebruiker zouden kunnen opleveren zou hij, de voorschriften volgend, strikt genomen een wegafzetting moeten regelen. Voordat dat geregeld is gaat er een periode voorbij met verhoogd risico voor de weggebruiker. Hij doet dat niet want de medewerker heeft een morele plicht om een ongeval te voorkomen en haalt de spullen van de weg. Formeel zal hij hiertoe nooit toestemming krijgen. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar en hoe is de juridische positie van de medewerker?

A: De medewerker moet in eerste instantie handelen volgens de voorschriften, maar ook naar bevind van zaken (dus met gezond verstand) en moet roekeloos gedrag vermijden. Het is een continue afweging van risico's; het risico van de medewerker versus het risico van de weggebruiker.

V: De voorschriften zijn in algemene termen gesteld. In voorkomende gevallen vraagt een bepaalde situatie om direct handelen en daarmee worden de voorschriften overtreden. Hoe is in deze gevallen je juridische positie?

A: Wat je moet toepassen (en dat geldt voor elke situatie) is de combinatie van gezond verstand en voorschriften. Meestal gaat het dan goed. Maar in die gevallen dat het fout gaat dan is niet de medewerker schuldig maar de werkgever (RWS/aannemer). Indien echter een strafzaak van komt dan wordt in toenemende mate de formele verantwoordelijkheid bij de medewerker gelegd. Het advies is dan ook aan dit aspect bij werkbesprekingen aandacht te geven.

V: Mag een aannemer om veiligheidsredenen een werk stilleggen. Met andere woorden: wie is verantwoordelijk voor de veiligheid op een werk.

A: Een aannemer mag een werk stilleggen, echter in praktijk blijkt dit niet of nauwelijks voor te komen. **De verantwoordelijkheid voor de veiligheidshandhaving ligt in principe bij de opdrachtgever, echter, dit is afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt.**

V: Als de verantwoordelijkheid voor de veiligheidsmaatregelen inderdaad bij de aannemer ligt en de toezichthouder (medewerker van RWS) geeft aanwijzingen inzake veiligheid neemt de toezichthouder dan feitelijk de verantwoordelijkheid over.

A: Ja, de verantwoordelijkheid wordt dan overgenomen maar de aannemer kan in tweede instantie toch aansprakelijk worden gesteld door de opdrachtgever. Altijd geldt dat de onderlinge afspraken goed moeten worden vastgelegd.

Uit de zaal wordt hieraan toegevoegd dat het niet opvolgen van aanwijzingen ook goed moeten worden vastgelegd.

Bijlage 2 Achtergrondinformatie VCA

Achtergronden van de veiligheidschecklist aannemers (VCA)

In 1992 heeft de stichting EBB de eerste handleiding Veiligheids Checklist Aannemers (VCA) gepubliceerd. EBB staat voor Stichting Europoort/Botlek belangen en vertegenwoordigt de belangen van de bedrijven die in en rond de Botlek zijn gevestigd.

Voordat de handleiding VCA werd uitgegeven hadden, met name de bedrijven Shell, ESSO, DUPONT, en DOW al een 'eigen' systeem om aannemers op veiligheid te beoordelen. Een soort veiligheidskeurmerk op basis waarvan bedrijven werden toegelaten tot hun terrein voor het uitvoeren van werkzaamheden. Grote bedrijven moesten voldoen aan de GSA (General Safety Approval) en kleine bedrijven aan de LSA (Limited Safety Approval). Om in aanmerking te komen voor een dergelijk keurmerk, moesten de bedrijven aantonen dat zij voldeden aan de minimale veiligheidsvoorschriften die gesteld werden.

Vanuit een werkgroep Contractor Veiligheid is gestart met het ontwikkelen van een uniform en objectief systeem om aannemersorganisaties te toetsen op het veiligheidsbeleid. Dit heeft geleid tot een checklist die onder auspiciën van de EBB voor een bepaalde periode is beproefd.

Begin 1994 is het systeem ondergebracht in de onafhankelijke Stichting Samenwerken voor Veiligheid en de Raad voor Accreditatie. Via door de Raad van Accreditatie aangestelde certificatie-instellingen als Lloyd's, DNV, KEMA, KIWA etc. is het mogelijk om het zogenaamde VCA-certificaat te behalen.

Vanaf 2000 zijn gezondheid en milieu nadrukkelijker aanwezig in de checklist. De VCA heet nu Veiligheid, gezondheid en milieu Checklist Aannemers.

Waarom VCA

Vraag: Hoe kan de aannemer haar prestaties met betrekking tot Arbeidsomstandigheden aantonen aan potentiële opdrachtgevers?

Potentiële opdrachtgevers zijn tegenwoordig erg geïnteresseerd in de Arbeidsomstandighedenprestaties, omdat op een bouwwerk steeds meer aannemers gezamenlijk werken aan het klaren van een klus. De risico's die daarbij ontstaan zijn duidelijk waarneembaar en dienen met afdoende maatregelen te worden beheerst.

Door middel van de richtlijn VCA wordt een aantal eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden gesteld die, wanneer zij aantoonbaar beheerst zijn vastgelegd en worden uitgevoerd, aangeven dat de Arbeidsomstandigheden beheerd worden uitgevoerd.

Dus waarom VCA?

- Op verzoek van opdrachtgevers.
- Aantoonbaar veiligheidsbeheerssysteem.
- Arbo wetgeving.
- Structureren eigen systeem.
- Verbeteren veiligheidsbewustwording binnen de organisatie.

Kortom: Het bedrijf wordt veiliger en er wordt geld mee verdiend.

VCA versus Arbobesluit

Zoals gezegd staat in de richtlijn VCA een aantal aspecten over de Arbeidsomstandigheden. Deze aspecten komen uit het ARBOBESLUIT, voorheen de ARBOWET. In het ARBOBESLUIT staan de verplichtingen van werkgevers en werknemers met betrekking tot arbeidsomstandigheden. Ieder organisatie is wettelijk verplicht zich aan het ARBOBESLUIT te conformeren.

Indeling VCA

De richtlijn VCA bestaat uit een aantal paragrafen die van toepassing zijn op verschillende processen in de organisatie, of van toepassing zijn op de gehele organisatie.

Bijgaand is een overzicht gepresenteerd van de tien checklisthoofdstukken.

1. VGM-beleid en organisatie, managementbetrokkenheid.
2. Risico-inventarisatie en -evaluatie.
3. Selectie van personeel.
4. Voorlichting en instructie.
5. VGM-communicatie.
6. Regels/voorschriften, V&G-plan project/werk, voorbereiding noodsituaties.
7. VGM-inspectiesobservaties.
8. Bedrijfsgezondheidszorg.
9. Inkoop en keuring van materialen, materieel/middelen en diensten.
10. Melding, registratie en onderzoek van ongevallen/incidenten en onveilige situaties/handelingen.

Certificatieproces

Waar gaat het om bij VCA-certificatie?

- Doen wat de VCA-norm eist (implementatie).
- Op papier hebben staan wat men doet (vastlegging).
- Kunnen laten zien dat men werkt zoals men zegt (aantoonbaarheid).

Bij de VCA-audit staan vier basisvragen centraal:

1. Is het geregeld?
2. Is het gedocumenteerd?
3. Is het ingevoerd?
4. Werkt het?

Certificatieniveaus

Er zijn twee niveaus van certificatie, VCA* en VCA**.

VCA* heeft betrekking op een deel van de lijst en is gericht op de directe veiligheidsbeheersing van de activiteiten op de werkvloer. Dit certificaat is in principe bedoeld voor kleine bedrijven (minder dan 35 medewerkers, inclusief inleenkrachten, in de totale onderneming), die niet als hoofdaannemer optreden. Er zijn 23 must-vragen. Een puntenscore is niet vereist.

VCA** heeft betrekking op de gehele lijst. Naast de onder VCA* genoemde beoordeling worden ook de veiligheidsstructuren binnen het

bedrijf beoordeeld. Men treedt op als hoofdaannemer. Er zijn 30 must-vragen, alsmede een minimum score van 110 punten (= 50 % van het maximum) op een totaal van 58 vragen.

Naast het voldoen aan de checklist worden bij zowel VCA* als VCA** eisen gesteld aan de ongevallenfrequentie en het verloop van de ongevallenstatistieken over de jaren heen. Doel is om over 3 jaar 20 % te verbeteren.

Bijlage 3 Namen en adressen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Afdeling IBW
Boompjes 200
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam
Annelies van 't Hof (a.vthof@avv.rws.minvenw.nl / 010 - 282 59 06)
Aniel Raghoe (a.raghoe@avv.rws.minvenw.nl / 010 - 282 52 59)
Jack de Vries (j.r.c.dvries@avv.rws.minvenw.nl / 010 - 282 52 65)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Projectbureau Incident management
Postbus 120
3830 AC Leusden
Boudewijn de Hek (B.A.dHek@avv.rws.minvenw.nl / 033 - 432 19 99)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Zuid Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Afdeling VBB
Peter Besselink (p.w.m.besselink@dzh.rws.minvenw.nl / 010 402 61 86)
Afdeling RXJ
Marcel Ferdinandus (m.j.a.ferdinandus@dzh.rws.minvenw.nl / 010 - 402 62 32)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Limburg
Afdeling VRB
Postbus 25
6200 MA Maastricht
Nicole Oosthoek (N.W.M.Oosthoek@dlb.rws.minvenw.nl / 043 - 329 43 23)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofdkantoor
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Afdeling P&O/PM
Marjan Lont (m.b.lont@hkw.rws.minvenw.nl / 070 - 351 83 07)
Afdeling R
Arjen van der Luit (a.vdluit@hkw.rws.minvenw.nl / 070 - 351 85 73)

TU Delft
Sectie Veiligheidskunde, Wijsbegeerte en Maatschappijwetenschappen
Kanaalweg 2b
2628 EB Delft
Paul Swuste (p.h.j.j.swuste@tbm.tudelft.nl / 015 - 278 38 20)
Erik Wiersma (J.W.F.Wiersma@tbm.tudelft.nl / 015 - 278 78 18)

Det Norske Veritas
Postbus 9599
3007 AN Rotterdam
Huug van Wingerden (huug.van.wingerden@dnv.com / 010 - 292 27 10)

OpdenKamp ADVIESGROEP
Koninginnegracht 23
2514 AB Den Haag
Jan-Jurgen Snepvangers (snepvangers.j@oag.nl / 070 - 426 00 30)

