

Nieuwsflits! Veilig werken op de vluchtstrook

Dit voorjaar is de memo Veilig Werken op de Vluchtstrook verspreid. De urgentie is glashelder. Wij hebben als opdrachtgever de verantwoordelijkheid hebben om ervoor te zorgen dat het werk veilig **kan** worden uitgevoerd. De opdrachtnemer heeft de verantwoordelijkheid om het werk ook veilig uit te voeren en te zorgen dat hun werknemers een veilige werkplek hebben. De vluchtstrook moet als veilige werkplek worden ingericht. Ondertussen is er het nodige gebeurd; we hebben de governance beter ingericht en zijn een aantal stappen gezet. In deze Nieuwsflits praten we je bij.

Hoofdlijn memo

In de memo stonden een aantal acties:

- Oprichting integrale **stuurgroep** op veilig werken op de vluchtstrook. Onder leiding van Bob Demoet, met daarin een vertegenwoordiging van de markt, kunnen zij besluiten nemen en bekrachtigen.
- Uitwerking van activiteiten tabel, door het platform, waaraan **verkeersmaatregelen** gekoppeld worden waaronder de activiteiten uitgevoerd moeten worden. Passend in de bestaande kaders en richtlijnen. Eventueel aanpassing indien nodig op de CROW (96a).
- Gezamenlijke uitvoer van **pilots** ter verhoging van de veiligheid bij werkzaamheden, waarbij verzamelde gevalideerde resultaten kunnen dienen voor aanpassing van de wijze van werken.
- Verhoging van de **controle en handhaving** op onveilig werken vanuit zowel werkgevers als ook opdrachtgevers kant. Werk per direct stil leggen waar onveilig gewerkt wordt.
- Overleg met politie en openbaar ministerie om te kijken hoe we samen kunnen zorgen dat handhaving van de regelgeving bij wegwerkzaamheden geborgd kan worden.
- Per direct opstarten gezamenlijk onderzoek na een (ernstig) incident, waarbij leerpunten zo spoedig mogelijk gedeeld worden binnen de branche.



Afspraken

Vanaf 1 april hebben we ook een afspraken gemaakt. Deze zijn nog steeds van kracht;

- Er wordt gewerkt volgens de arbeidshygiënische strategie. Dit begint nu met een onderzoek welke werkzaamheden daadwerkelijk op de vluchtstrook uitgevoerd **moeten** worden;
- De vluchtstrook is zonder effectieve bescherming voor de werknemers geen werkplek;

Inrichting governance

Om het doel samen met de markt te bereiken hebben we de organisatiestructuur en governance rondom dit thema ingericht. Het was essentieel dat de gehele keten vertegenwoordigd was. De markt, regio, VWM, PPO/GPO, en de vakspecialisten op arbeids- en verkeersveiligheid. Dat is gelukt!

Stuurgroep en kerngroep

De stuurgroep is inmiddels opgericht en is ook al op bij elkaar gekomen. De stuurgroep bestaat op dit moment uit Bob Demoet (PPO), Robert-Jaap Voorn (VWM), Bart Welvaarts (namens marktpartijen), HID regio (nog invullen) en Ellen Buskens (projectleider). De stuurgroep komt 1 maal per 2 maanden bij elkaar.

Onder de stuurgroep is een tactische laag gevormd waarin ook weer vertegenwoordiging van de betrokken stakeholders, deze sturen de 4 werkgroepen aan, die de belangrijkste oplossingsrichtingen uitwerken;

- 1) Welke werkzaamheden moeten op de vluchtstrook plaatsvinden (RWS intern)
- 2) Hoe loopt het proces van werkplan tot goedkeuring werkzaamheden (RWS intern)
- 3) Welke 'standaard' verkeersmaatregelen horen bij welke activiteiten?
- 4) Leren (incidenten, innovaties en pilots)

Werkgroep verkeersmaatregelen

Deze werkgroep is gestart onder leiding van Jurgen Koppen, met vertegenwoordiging vanuit de verschillende bedrijfsonderdelen van RWS en de markt. De werkgroep verwacht in het najaar de eerste resultaten te kunnen presenteren.

Pilots

De oproep om samen te kijken hoe het veiliger kan en vooral ook te onderzoeken wat wel en niet werkt is op verschillende plekken opgepakt. Zo is er een proef geweest op de A15 met het plaatsen van tekstkarren (18) ipv 180 verkeersborden. Hierbij is ook gekeken wat de resultaten zijn. Natuurlijk is het niet altijd mogelijk om direct conclusies te trekken naar aanleiding van 1 experiment, maar de eerste geluiden zijn positief.

Op dit moment ligt er een voorstel om bij een totale afsluiting te werken met lightcubes in plaats van tijdelijke verlichting (het plaatsen van de tijdelijke vaste verlichting voorafgaande aan de afzetting is hier het risicovolle werk).

Het blijkt dat meerdere projecten pilots aan het doen zijn. Vanuit de stuurgroep zijn we hier enthousiast over en vragen we vooral om deze met ons te delen, zodat we dit ook verder in het land kunnen verspreiden. Uiteraard mogen dit ook minder succesvolle experimenten zijn. Onze directie ondersteunt de initiatieven, dus kijk samen met je opdrachtnemer wat mogelijk is.

Controle en handhaving

Ander thema is controle en handhaving van en op de besloten maatregelen. Het gevaar van het (onbeschermd) werken op de vluchtstrook wordt inmiddels door velen erkend. Helaas blijkt ook dat er niet altijd gewerkt wordt volgens de voorschriften. Zowel opdrachtnemers zelf als opdrachtgever zijn vaker op het werk om te controleren of iedereen zich aan de gemaakte afspraken houdt. Er is op basis van het aanrijdgevaar op de vluchtstrook meerdere malen het werk tijdelijk stil gelegd of uitgesteld totdat de maatregelen op orde waren.

Overleg Politie en Openbaar Ministerie

Op meerdere plaatsen is ook aan de politie gevraagd te ondersteunen bij het handhaven tijdens wegwerkzaamheden. Hier wordt gelukkig ook steeds meer gehoor aan gegeven. Hoewel er met name op regionaal niveau overleg is met politie over handhaving maar ook over doorgang van de hulpdiensten over de vluchtstrook, is het landelijke overleg nog niet van start gegaan. Dit zal in september opgepakt worden. Ook zal dit onderwerp op de agenda staan in het overleg met het Openbaar Ministerie. Hier komt het vaker plaatsen van mobiele flitspalen bij wegwerkzaamheden aan bod.

Gezamenlijk onderzoek na incidenten

Er zijn meerdere incidenten geweest, die we samen met de opdrachtnemer opgepakt hebben. Voorbeelden zijn de aanrijding op de A20 van werkers die verkeersborden aan het plaatsen waren. De A44 waar ook medewerkers borden aan het omdraaien waren, echter ze kregen een lekke band en bij het verwisselen van de band heeft de aanrijding plaats gevonden. En helaas nog een keer op de A20 bij het plaatsen van tijdelijke bebording, alleen hier bleken wij geen opdrachtgever te zijn. Het betrof een omleiding in verband werkzaamheden op een provinciale weg. Dit laatste geeft weer een nieuwe dimensie aan deze uitdaging.



We vinden het belangrijk dat iedereen zich openstelt en meewerkt aan deze onderzoeken zodat we optimaal kunnen leren.

Deel, deel, deel

Omdat we merken dat veel mensen de handschoen hebben opgepakt en er hard wordt gewerkt om samen het werk op de vluchtstrook veiliger te maken, zoeken we naar een goede plek waar we informatie kunnen delen.

Contact

Vanuit de branchevereniging is er een website gelanceerd [Veilig werken op de vluchtstrook](#), waarop ook een mogelijkheid voor email contact.

Aarzel niet om contact op te nemen als je innovatieve ideeën hebt of ook een pilot uitvoert met als doel de veiligheid van de wegwerkers op de vluchtstrook te verbeteren.

Binnen RWS is een tijdelijk emailadres opengesteld; veiligwerkenopdevluchtstrook@rws.nl waar RWS medewerkers terecht kunt met al hun vragen en opmerkingen.