



# SAMEN VEILIG



Ernstig ongeval bij wegwerkzaamheden

## AAN DE DOOD ONTSNAPT

'Mevrouw, uw zoon is betrokken geraakt bij een ernstig bedrijfsongeval.' Ria Scherpenhuyzen herinnert zich de stem van de trauma-arts aan de andere kant van de lijn als de dag van gisteren. Nooit had ze erbij stilgestaan dat Maurice als werkvoorbereider iets zou kunnen overkomen tijdens het werk.

Ria maakte zich wel zorgen om de veiligheid van haar zoon Maurice (25). 'Hij moet weleens 's nachts werken en daarna nog van Almere naar Hoogvliet rijden. Ik was altijd bang dat hem in het verkeer iets zou overkomen.' Maar niet het verkeer op de openbare

weg, maar juist het (werk)verkeer in een afgesloten werkvak, had Maurice deze avond parten gespeeld. 'Om de plaatsvervangende uitvoerder te ondersteunen, ging ik naar buiten om samen met een collega de te herstellen asfaltvakken uit te zetten,' vertelt Maurice.

Een routineklus, waarbij je altijd even goed om je heen kijkt. Maar terwijl Maurice kort op zijn hurken zit om het touw strak te



**MAURICE SCHERPENHUYZEN** (25)  
WERKVOORBEREIDER  
DURA VERMEER

'Ik zat met mijn rug naar hem toe, ik heb hem nooit gezien of gehoord'

trekken, komt een veegwagen op dezelfde rijbaan achteruit gereden. 'Ik zat met mijn rug naar hem toe, ik heb hem nooit gezien of gehoord.'

LEES VERDER OP PAGINA 4

### ZIEN-HANDELEN-LEREN



DEZE FOTO IS ALS ONVEILIGE SITUATIE IN SCÈNE GEZET.

## SPREK JIJ JE COLLEGA'S AAN?

Dura Vermeer stimuleert haar medewerkers om onveilige situaties en handelingen te signaleren en er ook meteen iets mee te doen. Spreek ook de veroorzaker op zijn gedrag aan. Klinkt mooi, zo'n breedgedragen drive om de werkomgeving veiliger te maken, maar wordt Zien-Handelen-Leren ook echt toegepast op de bouwplaats?

LEES VERDER OP PAGINA 2

### VRAAG & ANTWOORD

#### WAT IS EEN TRA EN WANNEER GEBRUIK JE HET?

Een TRA (Taak Risico Analyse) is een risico-inventarisatie die we projectspecifiek opstellen voor werkzaamheden die niet in onze ABRIE (Algemene Bedrijfs Risico Inventarisatie en Evaluatie) staan of die hoge risico's met zich meebrengen. Het dient ervoor om risico's op te sporen en op te heffen, dan wel te verminderen. Op die manier kunnen werkzaamheden efficiënter uitgevoerd en incidenten voorkomen worden. »



Voor je ligt de 'Samen Veilig' Krant van Dura Vermeer, een uitgave in het kader van de Dag van de Veiligheid. Hoewel veiligheid op alle dagen belangrijk is, staan we vrijdag 16 maart extra stil bij dit onderwerp. Veel kijk- en leesplezier.

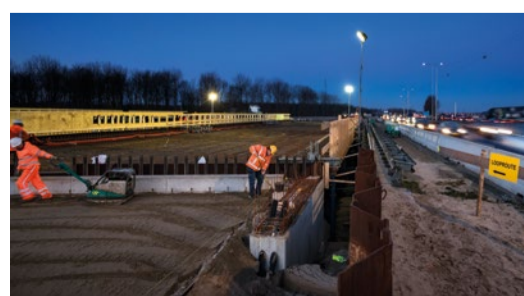


PAGINA 8 PRAKTIJKDAGEN

## OP EENZAME HOOGTE

12 uur alleen in een cabine, op 120 meter hoogte en altijd alert blijven. Torenkraanmachinist Brandy Zweep vertelt over zijn visie op veiligheid vanuit zijn positie.

PAGINA 7



PAGINA 11 GRENZEN VERLEGGEN

TEST JE KENNIS EN WIN

### EEN DAGJE UIT VOOR HET HELE GEZIN!

Maak kans op vier kaartjes voor familiepark De Efteling.



PAGINA 12 PRIJSVRAAG



LEVENSDREDDEND GEDRAG

## IK WERK MET VEILIG GEREEDSCHAP EN MATERIEEL

Werk altijd op de juiste wijze met geschikt en goedgekeurd gereedschap en materieel.



SAMEN VEILIG DURA VERMEER

'Zij hebben vaak excuses als "oh, dat wist ik niet". Dat is onzin, iedereen kent de regels'

Johan de Ruiter, voorman grond weg en water

## GAMEN OVER VEILIGHEID

Toolboxen, praktijkdagen en memo's. Je kunt het niet vaak genoeg hebben over veiligheid. Maar om veiligheid actueel te houden en ons kennisniveau te verhogen, hebben we tegenwoordig ook techniek. Die is inmiddels zover ontwikkeld, dat we zelfs een veiligheidsspel kunnen spelen. Geen bordspel, maar een gave computergame, die straks door iedereen in de organisatie gespeeld kan worden. Een leuke, leerzame ont-

wikkeling om veiligheid bij iedereen in de picture te houden. In de game wordt je uitgedaagd om een onveilige werkplek veilig te maken. Zo kunnen we het concept Zien-Handelen-Leren eigen maken. De uitdaging is om tot de top 10 beste spelers te behoren en daarmee een ambassadeur te zijn voor veilig werken. De game is in ontwikkeling en wordt in de loop van het jaar uitgerold bij de divisie Bouw en Vastgoed. ↗



VEILIGHEIDSTRAINING GAME SHELL / LISBONEN

169

In 2017 heeft Aboma 169 inspecties bij de divisie Bouw en Vastgoed uitgevoerd, daarbij zijn 11.000 waarnemingen gedaan en 83 projectbezoeken afgelegd.

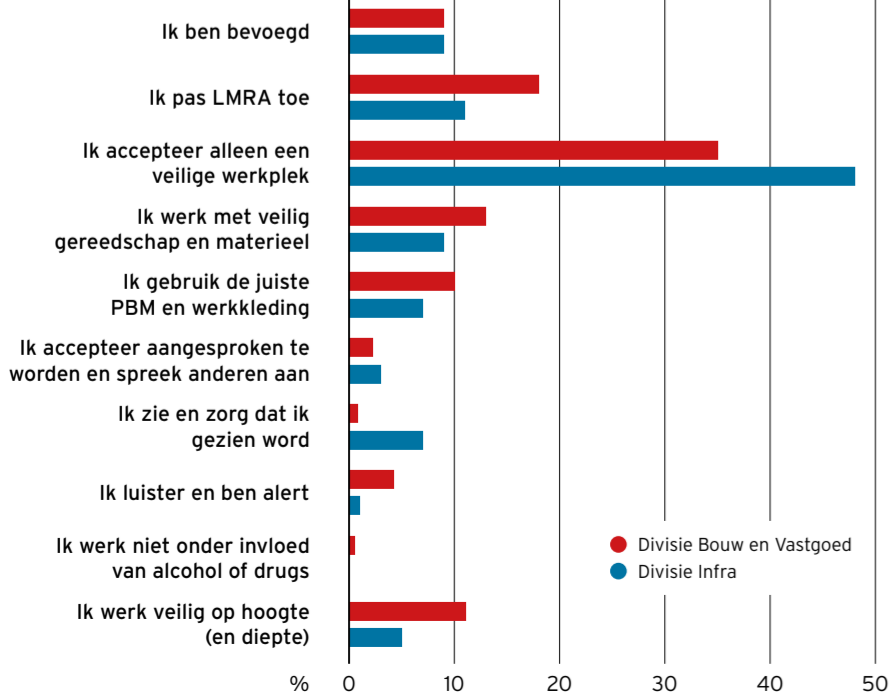
Ongevallen en gedragsregels:

## WAAR GAAT HET NOU HET VAAKST MIS?

Drie jaar geleden heeft Dura Vermeer tien Levensreddende Gedragsregels ingevoerd op alle bouwplaatsen. Het naleven van deze regels kan voorkomen dat een medewerker betrokken raakt bij een ongeval. Als we deze gedragsregels naast de meldingen van (bijna) ongevallen in 2017 leggen, ontstaat een opvallend beeld. Uit de cijfers

blijkt overduidelijk dat de meeste ongevallen gebeuren omdat onveilige situaties worden geaccepteerd. Daar kan juist iedereen zelf iets aan doen. We blijven daarom promoten dat je moet ingrijpen als je een situatie of handeling ziet waardoor jijzelf of iemand anders gevaar loopt. ↗

### PROCENTUELE RELATIE MELDINGEN MET DE 10 LEVENSDREDDENDE GEDRAGSREGELS



VERVOLG VAN DE VOORPAGINA

## BOUW EN VASTGOED

### DAVE DEN HERTOEG (43) TIMMERMAN

Ik spreek mijn collega's altijd aan op veiligheid. Ik vind ook dat het bij het werk hoort. Iedereen moet zich verantwoordelijk voelen en het doen. We willen toch allemaal veilig naar huis? Soms krijg ik de wind van voren. Met name bij onderaannemers is het af en toe lastig, omdat zij zich minder betrokken voelen. Ik heb een keer een dodelijk ongeval zien gebeuren en geloof me, dat drukt je met de neus op de feiten.

### NORMAN HEEMSKERK (29) TIMMERMAN/AANKOMEND VOORMAN

Als aankomend voorman wordt van mij verwacht dat ik mijn collega's aanspreek op veilig werken. Dat doe ik dan ook bijna dagelijks. Ik weet dat er mensen zijn die dat liever niet doen. Ik doe het altijd, ook al wordt er niet altijd leuk op gereageerd. Ik zeg het de volgende keer gewoon weer. Ik voel me verantwoordelijk voor de veiligheid op de bouwplaats. Je wilt toch niet dat het verkeerd afloopt?



DEZE FOTO IS ALS ONVEILIGE SITUATIE IN SCÈNE GEZET.

# SPREEK JIJ JE COLLEGA'S AAN?

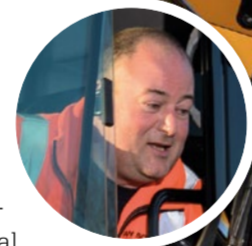
## INFRA

### JOHAN DE RUITER (51) VOORMAN GROND, WEG, WATER

In negen van de tien gevallen spreek ik collega's aan op veiligheid. Er zijn nou eenmaal veiligheidsregels en daar houd je je aan, ook al is het bijvoorbeeld soms onprettig om een helm te dragen. Het valt mij op dat ik vaak onderaannemers aanspreek. Zij hebben vaak excuses als "oh, dat wist ik niet". Dat is onzin, iedereen kent de regels. Een kameraad van mij werkt bij een ander bedrijf en daar worden onderaannemers na drie waarschuwingen gewoon weggestuurd. Wij zijn daar voorzichtiger mee. We hebben de mensen toch nodig. Misschien kunnen we ze wel een boete laten betalen als ze zich niet aan de regels houden.

### RENÉ BERENDSEN (47) VOORMAN GROND, WEG, WATER

Als ik een onveilige situatie constateer, probeer ik eerst zelf het gevaar weg te nemen. Vervolgens spreek ik de veroorzaker aan. Dat doe ik twee keer. Gaat het een derde keer mis, geef ik dat door. Ik vind veiligheid belangrijk. Bovendien zijn we met z'n allen deze "veilige" weg ingeslagen en moeten we het ook samen doen. Buiten, maar ook binnen. Al in de werkvoorbereiding kan bijvoorbeeld beter rekening worden gehouden met onze veiligheid, ook als dat een paar euro meer kost. ↗



DEZE FOTO IS ALS ONVEILIGE SITUATIE IN SCÈNE GEZET.

SAMEN VEILIG DURA VERMEER

45%

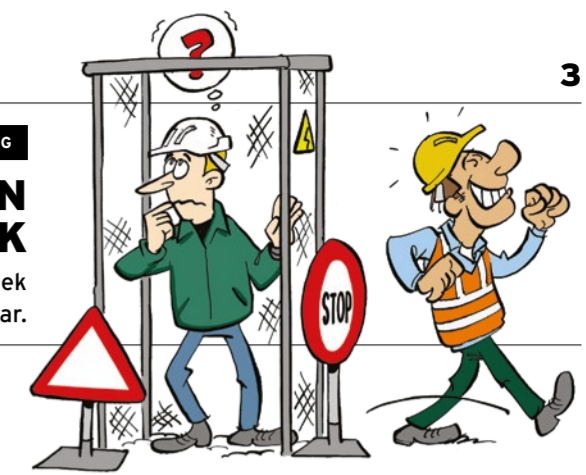
Bij divisie Infra kwamen in het afgelopen jaar 368 meldingen binnen. 45 procent van deze meldingen betrof een gevaarlijke situatie.



LEVENSDREDDEND GEDRAG

## IK ACCEPTEER ALLEEN EEN VEILIGE WERKPLEK

Werk alleen op een veilige werkplek. Een veilige werkplek is opgeruimd, afgeschermd en veilig bereikbaar.



## LEVENSDREDDENDE APP

In Rotterdam, Hoofddorp en Den Bosch is de app al beschikbaar. Andere kantoorlocaties van Dura Vermeer krijgen binnenkort ook allemaal de Safeguard-app op hun mobiel. Safeguard is een aanwezigheids- en oproepapplicatie die ervoor zorgt dat BHV'ers eerder bij een collega in nood zijn.

EEN SITUATIESCHETS

### ZONDER SAFEGUARD:

Je zit met een collega te overleggen en plotseling grijpt hij naar zijn borst en valt van zijn stoel. Je vermoedt dat hij een hartaanval heeft en roept om hulp, maar krijgt geen gehoor. Je pakt je telefoon en belt het noodnummer van kantoor Beukenhorst. De receptie neemt op, je vertelt snel waar je je bevindt en wat het probleem is.



### MET SAFEGUARD:

De receptie gaat direct op zoek naar de BHV-lijst. Intussen verstrijkt de tijd en je collega heeft nog steeds hulp nodig. De receptie belt de Hoofd-BHV'er, maar die neemt niet op. Ook de volgende drie BHV'ers op de lijst geven geen gehoor. Elk mislukt telefoongesprek kost tijd. Uiteindelijk is het de vijfde die opneemt en met de dichtstbijzijnde AED jullie kant op komt. Omdat niet bekend is wie van de BHV'ers aanwezig is en omdat collega's in vergadering hun telefoon niet kunnen opnemen, is BHV pas na 5-7 minuten aanwezig. In een situatie waarin elke seconde telt.

Je zit met een collega te overleggen en plotseling grijpt hij naar zijn borst en valt van zijn stoel. Je vermoedt dat hij een hartaanval heeft en je roept om hulp, maar krijgt geen gehoor. Je pakt je telefoon en belt het noodnummer van kantoor Beukenhorst. De receptie neemt op, pakt de Safeguard webpagina erbij en ziet dat er drie BHV-collega's hebben aangegeven dat ze aanwezig zijn. Binnen twintig seconden heeft zij een oproep geplaatst. De telefoons van de BHV'ers beginnen (extreem) te trillen en te piepen. Zij zien direct waar het noodgeval is, verlaten hun vergadering en schieten direct te hulp. BHV is nu binnen 2 minuten aanwezig. ↗



Dankzij de Safeguard-app zijn BHV'ers binnen twee minuten ter plaatse.

4,7

Het aantal verzuimongevallen per miljoen gewerkte uren is bij divisie Bouw en Vastgoed sinds 2010 gedaald van 14,1 naar 4,7 in 2017.

VRAAG &amp; ANTWOORD

### WAT IS DE GENERIEKE POORTINSTRUCTIE?

Dat is een door de Governance Code voor de Veiligheid in de Bouw geïntroduceerde korte e-learning over de basisuitgangspunten voor veilig werken. Dura Vermeer werkt hieraan mee, dus zowel eigen mensen als onderaannemers gaan in 2018 deze training volgen. ↗



LEVENSRDEND GEDRAG

## IK ZIE EN ZORG ERVOOR GEZIEN TE WORDEN

Zorg dat je gezien wordt door bedieners van groot (rijdend) materieel. Begeef je niet onder een hangende hijslast of in een dode hoek.



SAMEN VEILIG DURA VERMEER

# €5.000

Een gemiddeld ongeval kost altijd minimaal 5.000 euro.

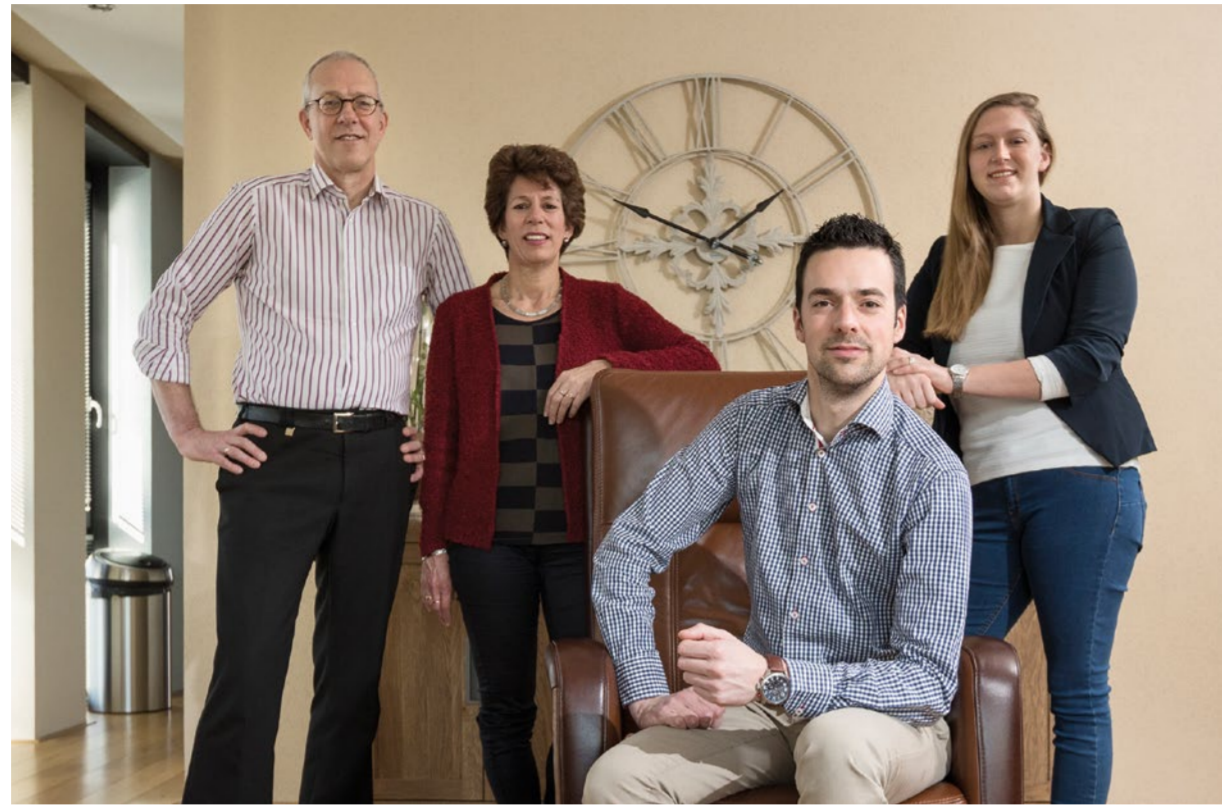
VERVOLG VAN DE VOORPAGINA

## AAN DE DOOD ONTSNAPT

Doordat de vrachtwagen Maurice met zijn bumper in de rug rijdt, valt hij voorover en wordt onder de immense wagen getrokken. 'Ik voelde "iets" in mijn rug, viel voorover en werd over het asfalt meegesleurd. Ik raakte buiten bewustzijn. Toen ik bijkwam, zat ik met mijn linkerarm bekneld onder de veegwagen.'

### 'TOEN IK BIJKWAM, HAD IK GEEN IDEE WAT ER GEBEURD WAS, MAAR ALLES DEED PIJN'

Als de wagen na zo'n 15 meter tot stilstand komt, snellen collega's en weggebruikers te hulp. 'Toen ik bijkwam, had ik geen idee wat er gebeurd was, maar alles deed pijn en ik zag minutenlang helemaal niks. Dit was voor mij eigenlijk het meest angstige moment.' Collega's kruipen bij



Maurice met zijn ouders, Alex en Ria en vriendin Angela

Maurice onder de auto om hem te bevrijden, terwijl zij aanwijzingen geven aan de chauffeur om de veegwagen omhoog te doen.

Met spoed wordt de werkvoorbereider met een ambulance naar het ziekenhuis vervoerd. Onderweg worden Maurice' ouders gebeld. 'Het eerste wat we deden toen we in het ziekenhuis kwamen, was onder zijn laken kijken of alles er nog op en aan zat,' zegt Ria.

Naast schaaftwonden van het asfalt, had Maurice zijn borstbeen, ribben, sleutelbeen en schouderblad gebroken. 'Ook was zijn long deels ingeklappt en zijn oor ingescheurd,' vult vader Alex aan. 'Zijn beide enkels waren verstuikt en een vleeswond op zijn heup moest gehecht.'

Maurice herstelt gelukkig snel en bijna drie maanden later is hij alweer volledig aan het werk.

### 'IK WAS ALTIJD MEER BEZIG MET VERKEER BUITEN DE AFZETTING. IK KIJK NU VAKER OM ME HEEN EN GA NIET MEER OP MIJN HURKEN ZITTEN'

is veranderd. 'Ik houd nu in mijn werk rekening met de omstandigheden die van invloed waren op mijn ongeval en zorg ervoor dat de kans wordt geminimaliseerd dat een ander hetzelfde gebeurt.'

Zijn familie merkt dat Maurice nu meer rekening met hen houdt, dan voor het ongeval. 'Hij stuurt ons nu bijvoorbeeld bij slecht weer een berichtje dat hij veilig is aangekomen.' Een kijkje op de bouwplaats heeft Angela, Maurice' vriendin, gerustgesteld. 'Dan zie je dat over alles is nagedacht en dat de werkzaamheden uit een gestructureerd proces bestaan en dat het ten tijde van het ongeval echt een samenloop van omstandigheden was. De bouwplaats is geen onveilige plek.' ↵

Fysiek heeft hij niets overgehouden aan het ongeval. 'Wat luttelens.' Ook mentaal is hij bijna niets veranderd. 'Ik heb zoveel geluk gehad. Dat ik vast kwam te zitten, net naast de achterwielen, heeft mijn leven gered.'

Op het werk let Maurice nu extra op werkverkeer in het werkvak. 'Ik was altijd meer bezig met verkeer buiten de afzetting. Ik kijk nu vaker om me heen en ga niet meer op mijn hurken zitten.' Ook zijn werk als werkvoorbereider

VRAAG &amp; ANTWOORD

### HOE HERKEN IK EEN GEVAARLIJK GELUIDSNIVEAU OOK ALWEER?

Als stelregel kun je het volgende aanhouden: op het moment dat je op een afstand van één meter van de ander alleen met stemverheffing verstaanbaar bent, komt het geluidsniveau al bij de 80dB(A). Tijd om gehoorbescherming te gebruiken. Zeker als je langer in dit geluidsniveau werkt. ↵



De veegwagen komt achteruit rijden in het werkvak, op dat moment zet Maurice gehurkt een freeslijn uit.



Ze zien of horen elkaar niet en de veegwagen rijdt Maurice in de rug. Hij valt en wordt meters meegesleurd.



Ernstig gewond, wordt Maurice per ambulance afgevoerd naar het ziekenhuis.

VRAAG &amp; ANTWOORD

### ZIJN HOUTEN KLOMPEN VEILIGHEIDSSCHOENEN?

Nee, een houten klomp zonder S3-certificering is niet geschikt als veiligheidsschoen. Een veiligheidsschoen wordt aan een serie tests onderworpen. Zo moet de neus een specifieke hoeveelheid gewicht kunnen weerstaan, moet de schoen een anti-perforatie zool hebben, een dichte hiel, energie-absorptie en resistent zijn tegen water. ↵



Na de aanrijding van Maurice wordt het werk stilgelegd en volgt een groot onderzoek naar de toedracht van het ongeval.

## 'DE DURA VERMEER-JONGENS WAREN ER VOOR MAURICE, MAAR OOK VOOR MIJ'

Als iemand wordt aangereden, gaat automatisch de meeste aandacht uit naar het gewonde slachtoffer. Maar in veel situaties heeft ook de aanrijder te lijden onder het ongeval. Schrik, schuldgevoel, schaamte. Allerlei emoties kunnen ook de aanrijder flink van de wijs brengen en maken óók hem slachtoffer. Het overkwam wegdekreiniger Wim Vissers.

Op de vroege morgen van 15 mei manoeuvreert wegdekreiniger Wim Vissers zijn veegwagen achteruit in een afgesloten werkvak op de A6. De ruimte is beperkt en gefocust op zijn spiegels en zicht op de achterkant van zijn spiegels. Door tegenlicht van het geparkeerde materieel. Door tegenlicht van het passerende verkeer is zijn zicht beperkt. Wim ziet dan ook niet dat werkvoorbereider Maurice Scherpenhuyzen (25) in zijn rijbaan op zijn hurken een freeslijn uitzet. 'Plotseling reden

voorbijgangers vanaf de A6 het werkvak in,' blikt Wim terug. 'Wild gebaarden ze mij te stoppen en ik wist meteen dat er iets mis was. Ik sprong uit mijn cabine en rende naar de achterkant van mijn wagen. Oh nee! Daar lag Maurice.' Om shock te voorkomen, wordt Wim direct weggeleid. 'Ik dacht dat ik hem doodgerekend had. Maar gelukkig kreeg ik snel te horen dat hij aanspreekbaar was. Ik kreeg mijn zenuwen in bedwang en kon mijn wagen verplaatsen.'

SAMEN VEILIG DURA VERMEER



LEVENSRDEND GEDRAG

## IK BEN BEVOEGD

Voer alleen werkzaamheden uit die je kan en mag uitvoeren. Kom alleen op plaatsen waar je mag komen.



### 'Bij het lossen van asfalt, moet ik kunnen vertrouwen op de persoon die bij de asfalteermachine staat'

Ellen Dekker, chauffeur 5-assige asfalt kiepwagen



## ASFALTEREN: A DANGEROUS JOB

Asfalteren is a dangerous job en vereist uiterste concentratie van de chauffeur en de mensen om de wagen. Ellen Dekker (51) rijdt voor transportbedrijf Millenaar & Van Schaik met een 5-assers af en aan op bouwplaatsen om puin of asfalt te halen of storten. 'Als ik boos kijk, ben ik gefocust.'

Werken op en rond grote kiepwagens is niet zonder risico en dus is het belangrijk dat Ellen haar omgeving goed in de gaten houdt. 'Ik rijd in zo'n groot ding. Ik zie mijn veiligheid, maar vooral ook die van iedereen om mij heen, als mijn verantwoordelijkheid.' Ellen doet alles wat zij kan om zo veilig mogelijk te lossen. Omdat met name achteruitrijden naar een asfalteermachine risicovol kan zijn, draait ze altijd haar raam

open als ze asfalt komt lossen. 'Mocht ik iets of iemand onverhoopt niet gezien hebben, hoor ik tenminste nog een 'ho' of 'stop'. Hoewel ze goede spiegels heeft, werkklampen achterop en een achteruitrijcamera, moet Ellen altijd erg alert zijn. 'Soms zeggen mensen weleens dat ik boos kijk als ik achter het stuur zit, maar dat is gewoon omdat ik gefocust ben.' Samenwerking met mensen om de wagen, is essentieel voor veiligheid tijdens het lossen. 'Bij het

### 'IK VOEL ME VERANTWOORDELIJK VOOR IEDEREEN OM MIJ HEEN'

De veiligheid kan op sommige bouwplaatsen beter, vindt Ellen. 'Niet iedereen draagt altijd zijn PBM's. Maar het dragen van de juiste werkschoenen en een helm is heel belangrijk. Ik schroom ook niet om collega's aan te spreken, als zij hun PBM's niet dragen.' ↵

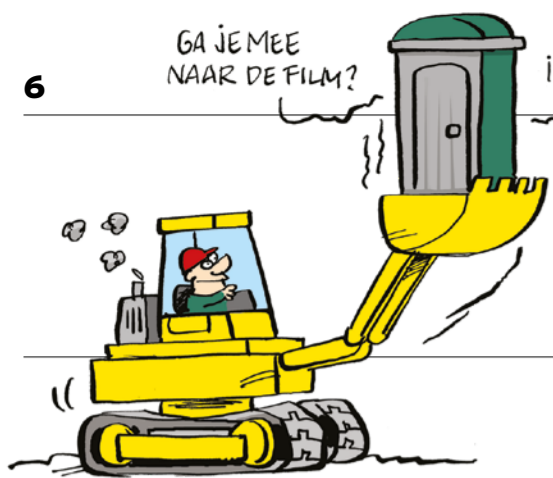


VRAAG &amp; ANTWOORD

### IS HET DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSBRIL NOU VERPLICHT OF NIET?

Dura Vermeer heeft in haar beleid opgenomen dat iedereen moet beschikken over een kwalitatief goede veiligheidsbril. Er is geen 100 procent draagplicht, maar de werknemer draagt zelf de verantwoordelijkheid de bril op te zetten als er risico bestaat voor de ogen. ↵

97 De divisie Infra heeft 97 Verzuimdagen aan de hand van de 3 ongevallen met verzuim bij eigen medewerkers.



LEVENSRDEND GEDRAG

## IK LUISTER EN BEN ALERT

Zorg dat je waarschuwings- en alarmsignalen kunt horen. Bel uitsluitend als het echt moet en dan alleen op een veilige plek.

'De aanpikkelateurs beneden zijn mijn ogen. Wie aan mijn haak staat, moet zijn lat dus net zo hoog hebben liggen als ik'

Brandy Zweep, torenkraanmachinist

## STAY AWAY FROM THE LIGHT

Na twee incidenten met achteruitrijdende auto's in 2017 test de divisie Infra twee nieuwe soorten verlichting op verschillende wagens. Drie machines van de asfaltploeg worden voorzien van blauwe directionele verlichting. Als de wagen achteruit rijdt, verschijnen twee blauwe pijltjes op het wegdek. De pijltjes bewegen

mee met het voertuig. De tweede pilot betreft veiligheidszone verlichting. Deze rode strepen rond de wagen geven aan hoever je bij het voertuig vandaan moet blijven. Deze verlichting wordt getest op een freemachine. De testen vinden plaats tussen mei en juni en worden na afloop geëvalueerd. ☞



# >€115.000

Het ongeval op de A6 met Maurice kost inmiddels >€115.000 en nog niet alle rekeningen zijn binnen.



LEVENSRDEND GEDRAG

## IK PAS LMRA TOE

Overtuig jezelf iedere keer (voordat je een werk start of hervat) dat het veilig is door een LMRA te doen.



Het leven van een torenkraanmachinist

# OP EENZAME HOOGTE

**Torenkraanmachinisten zitten uren achtereenvolgens alleen in een cabine, op soms wel 120 meter hoogte. Hoe houden ze dat vol? Hoe blijven ze alert? Torenkraanmachinist Brandy Zweep (54) geniet er met volle teugen van. 'Als je van je werk houdt, houdt dat je scherp.'**

Al 34 jaar zit hij op de kraan, waarvan 18 jaar voor Dura Vermeer. Voor geen goud zou hij nog iets anders doen. 'Je moet soms wel 12 uur in je eentje in een cabine zitten, maar ik vind dat gezellig. Muziekje, boterhammetje, heerlijk. Ik zie elke dag de wereld wakker worden.'

### 'IK ZIE ELKE DAG DE WERELD WAKKER WORDEN'

Veiligheid is een belangrijk aspect van het werk van een torenkraanmachinist. 'Ik moet altijd alert zijn.' Dat is weleens lastig, bijvoorbeeld in de zomer. Het wordt gemakkelijk 45 graden in de cabine. Zaken die extreme concentratie vereisen, doet Brandy dan 's ochtends.

Hoewel de druk soms groot is, neemt Brandy de tijd voor het hijswerk. 'Ik hijs veilig of ik hijs niet. Het is ook belangrijk dat machinisten aan hun rust- en lunchtijden komen, zodat ze even hun benen kunnen strekken. Zeker in een drukke put.'

Brandy's lat ligt altijd hoog en dat verwacht hij ook van zijn collega's. 'Ik ben verantwoordelijk voor de kraan en voor wat ik hijs. De aanpikkelateurs beneden zijn mijn ogen. Wie aan mijn haak staat, moet zijn lat dus net zo hoog hebben liggen als ik.'

'Helaas is dat niet altijd zo,' concludeert de bevoegen machinist. Nog vaak wordt een timmerman zonder verstand van hijsmidde-

len onder de kraan gezet. 'Ik zit soms met samengeknepen billen, omdat ik niet weet of er goed is aangepikt.'

Werken met vaste, gecertificeerde riggers komt de veiligheid ten goede, vindt Brandy. 'Zij weten wat ze doen en zo voorkom je ongevallen. Bovendien kijkt hij drie hijsen vooruit en bespaart dus tijd en geld.'

### 'ALS HET ERGENS MISGAAT, GRIJP IK IN'

VRAAG &amp; ANTWOORD

### HOE TE HANDELEN BIJ EEN GEVAARLIJKE SITUATIE?

Indien mogelijk neem je het gevaar zelf weg, je spreekt de direct betrokkene aan en je bespreekt het met de uitvoerder, zodat hij maatregelen kan nemen. Je doet een melding via meldpunt of app aan de afdeling Quality, Health, Safety, Environment (QHSE) van de divisie Infra en de afdeling Kwaliteit, Arbeidsomstandigheden en Milieu (KAM) van de divisie Bouw en Vastgoed. ☞

# NOODKLOK OM ONVEILIGE HIJSSITUATIES

**Geregeld gaat er iets (bijna) mis in het werken met kranen. Hijsen moet en kan veiliger, vindt Jan van der Bijl, Hoofd Verticaal Transport bij Dura Vermeer Materieelservice. 'Hierin moeten gemeenten, opdrachtgevers, bouwers en leveranciers hun verantwoordelijkheid nemen.'**

Op materieel gebied is in Nederland alles goed geregeld. Er zijn tal van keuringen en certificaten voor bijvoorbeeld de stabiliteit van kranen en de staat van hijsmiddelen. Maar over hoe er met de kraan wordt omgegaan, maakt Van der Bijl zich ernstige zorgen.

Als Hoofd Verticaal Transport is hij nu elf jaar verantwoordelijk voor de inzet van torenkranen bij Dura Vermeer. 'Mijn machinisten en ik zien vaak zaken misgaan. Hijsklussen zijn slecht voorbereid, lasten onveilig verpakt of men weet niet welke hijsmiddelen en -punten nodig zijn om veilig te hijsen.' De oorzaak hiervan ligt in beginsel bij de wettelijke aansprakelijkheid van de kraanmachinist. 'Hij is verantwoordelijk voor de kraan én de last,' legt Van der Bijl



uit. 'Geschroomd wordt niet om bijvoorbeeld een opruimer of timmerman onder de kraan te zetten om aan te pikken. Er staan soms mensen onder de kraan die geen Nederlands verstaan. De kans op miscommunicatie is daarmee groot en risico's nemen toe.'

Werken met gecertificeerde aanpikkelateurs is een oplossing. Zij hebben kennis van hijsmiddelen en kunnen veiligere afwegingen maken. Door de Commissie Richtlijn Torenkranen (vakcollega's en organisaties uit de branche) is in 2016 een richtlijn gelan-

ceerd. Die behelst dat je alleen na de cursus 'Bouwlasten veilig aanslaan BLVA' mag aanpikken. Hoewel de richtlijn steeds vaker wordt opgevolgd, staat de functie aanpikkelateur ter discussie. 'Het liefst wordt een vast team, bestaande uit een machinist en aanpikkelateur, weggezet. Zij raken zo op elkaar ingespeeld.'

### 'DE KRAANMACHINIST IS VERANTWOORDELIJK VOOR DE KRAAN ÉN DE LAST'

zegt Van der Bijl. 'Dat kost geld. Ook als lasten voor onderaannemers worden aangeslagen, wat de hele dag gebeurt, uit welk potje wordt dit dan betaald?'

Maar hijsen kan ook al veiliger als leveranciers meer verantwoordelijkheid nemen. Want nog veel materialen worden zonder passende hijsmiddelen geleverd. Ook is vaak überhaupt niet bekend

hoe de lasten moeten worden aangepikt. 'Daarbij zijn pallets vaak zo hoog gestapeld dat ze niet onder de pallethaak passen of ze hebben een ongelijke gewichtsverdeling.'

Oplanning? 'Zorg voor de juiste hijsmiddelen en neem hijsinstructies al mee in de contractbesprekingen. Voldoen de standaard hijsmiddelen niet? Bepaal dan in een zo vroeg mogelijk stadium wie ervoor zorgt dat de juiste spullen er wél zijn.'

Ook de witte hijsbandjes zijn Van der Bijl een doorn in het oog. Deze bandjes mogen eenmalig gebruikt worden om iets van een vrachtwagen te lossen. Nog vaak blijven ze om het materiaal zitten om vervolgens weer aangepikt te worden. 'Zo kom ik weer bij mijn eerste punt: een gecertificeerd aanpikkelateur weet precies welke kleur band hij bij welk tonnage moet gebruiken.' ☞

**371** In 2017 heeft de divisie Bouw en Vastgoed 371 verzuimdagen moeten registreren ten gevolge van ongevallen.

# HIJSEN GAAT NOG GEREGELD MIS...



Hijsen aan hijsbeugels voor wapeningsbeugels is niet zonder meer toegestaan. De sterkte van de beugel moet aantoonbaar zijn en de beugels dienen geborgd op de hijsbeugel te zitten. Het is verstandiger om wapeningsbeugels te stroppen met een hijsband/roundsling of rijgkettingen.

**Kettingwerk** is alleen bedoeld om rechtstandig mee te hijsen. Stroppen of de veiligheidshaak in een oog vastzetten, mag niet. In dat geval moet je banden of roundslings gebruiken.

De cementzakken zitten verpakt in **krimpfolie**. Krimpfolie mag niet worden gezien als bundelmateriaal. Hier moeten bijvoorbeeld banden omheenen. Een pallet wordt daarnaast bij voorkeur gehesen met een pallethaak, de last wordt met een spanband geborgd aan de haak. Witte hijsbanden zijn sowieso fout.



Om de scherpe stempelpoten waren roundslings gelegd. Deze waren beschermd met een poetslap/t-shirt. Dit bood natuurlijk onvoldoende bescherming. Hier waren specifieke **hijsmiddelen** en goed **bereikbare hijspunten** nodig. Ga altijd na in de instructie van de fabrikant waar de hijspunten zitten.

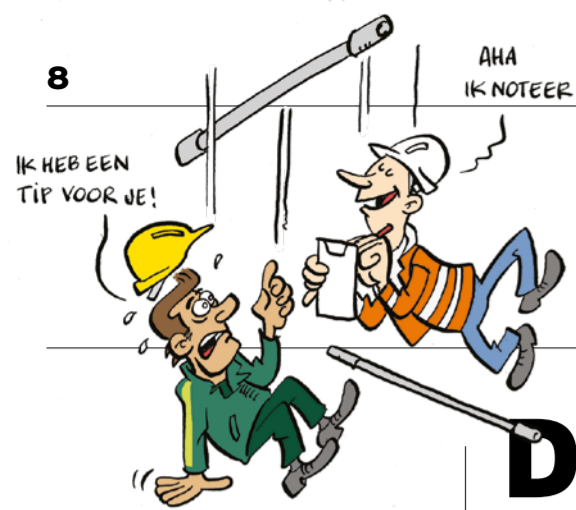
Zorg er altijd voor dat **los materiaal** is gebundeld en een stevige eenheid vormt met de pallet. Daarnaast moet je het pakket altijd met een spanband borgen aan de pallethaak. Lukt dat niet? Dan ompakken naar een korf of bak.



### VEILIGHIJSENKAARTEN

Dura Vermeer is op dit moment bezig met het maken van VeiligHijsenKaarten. Vier daarvan zijn al gereed. Deze staan nu nog op SAM, maar komen straks ook beschikbaar via de Veiligheidsapp.

Bij twijfel, altijd raadplegen! ☞



LEVENSRDEND GEDRAG

## IK ACCEPTEER AANGESPROKEN TE WORDEN EN SPREEK AAN

Als iemand je aanspreekt, sta er dan voor open. Zie je zelf iemand onveilig werken? Spreek hem of haar daar dan op aan.

SAMEN VEILIG DURA VERMEER

Melden van (bijna) ongevallen kan nu met de Veiligheidsapp.

# DE NOODZAAK VAN MELDEN

**Bij ernstige ongevallen op de bouwplaats trekken we alle registers open en houden we alle protocollen tegen het licht om ervoor te zorgen dat iets vergelijkbaars niet nogmaals gebeurt. Maar worden gevaarlijke situaties waarin het bijna misgaat wel aangepakt? Ja. Mits je het blijft melden.**

**H**oewel steeds meer bouwplaatsmedewerkers de noodzaak ervan inzien, gebeurt het nog onvoldoende. Bij de divisie Bouw en Vastgoed kwamen in het afgelopen jaar in totaal 173 incidentmeldingen binnen. Twintig minder dan in 2016. 21 procent betrof een gevaarlijke situatie, 15 procent verzuimongevallen, 33 procent EHBO-ongevallen en 31 procent bijna-ongevallen.

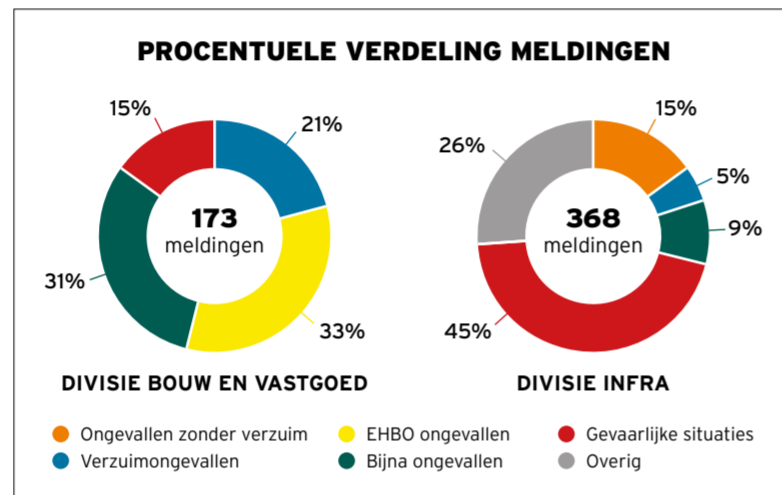
Van deze verzuimongevallen betrof het 8 maal een eigen werknemer en 18 maal een onderaannemer. Op de projecten is samen met onze onderaannemers ruim 6,5 miljoen uren gewerkt. Dat betekent dat er per miljoen gewerkte uren 4 keer

een incident heeft plaatsgevonden waardoor iemand tijdelijk heeft moeten verzuimen. 'De verdeling van deze meldingen toont aan dat gevaarlijke situaties eigenlijk veel te wei-

nig worden gemeld,' zegt Ronald de Groot, KAM-manager bij de divisie Bouw en Vastgoed. 'Niet elke gevaarlijke situatie leidt tot een ongeval, maar ieder ongeval begint in oorsprong met een gevaarlijke situatie. We moeten gevaarlijke situaties meer registreren om beter inzicht te krijgen en preventieve maatregelen te kunnen treffen. De veiligheidsapp gaat ons daarbij helpen.'

Bij de divisie Infra zijn in het afgelopen jaar 368 meldingen binnengekomen. Bijna 45 procent van deze meldingen betrof een gevaarlijke situatie, bij 15 procent ging het om een ongeval zonder verzuim, bij 10 procent werd een afwijking gemeld, 9 procent een bijna-ongeval, ongeveer 6 procent een verbetervoorstel en materiële schade en bij iets minder dan 5 procent betrof het een verzuimongeval. Ook werd 7 keer een milieu incident en 6 keer een klacht gemeld.

Kate Klaassen, Chief Safety Officer bij de divisie Infra, benadrukt het doel van zoveel mogelijk melden: 'Alleen dan kunnen we met elkaar ergens iets van leren. Bovendien voorkom je zo herhaling, want onze KAM/OHSE-afdelingen kunnen aan meldingen conclusies verbinden en acties of wijzigingen in processen of technieken uitzetten.'



## MAKKELIJK MELDEN VIA APP

**H**et is belangrijk dat onveilige situaties op de bouwplaats worden gemeld. Dat gebeurt nog niet altijd. Zeker als het een bijna-ongeval betreft, lijkt de noodzaak van melden niet zo groot. Maar om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat een bijna-ongeval niet een keer een echt incident wordt, moeten de collega's op kantoor wel weten wat er op de bouwplaats gebeurt. Daarom heeft Dura Vermeer de Veiligheidsapp aangeschaft.

Hiermee kan iedere Dura Vermeer-medewerker met zijn mobiel melding doen van (bijna) ongevallen of onveilige situaties of juist een super veilige situatie. Er kunnen ook foto's worden meegestuurd. Meldingen komen binnen bij de uitvoerder (die informatie kan toevoegen) en bij een meldpunt, waar KAM-/OHSE-adviseurs ze oppakken. Zij bundelen de meldingen en presenteren veelvoorkomende zaken aan de directie. Dit geeft directieleden een duidelijk beeld,

bijvoorbeeld van hoe vaak randbeveiliging ontbreekt. Eventuele acties worden teruggekoppeld naar de melder, zodat hij weet dat er iets met zijn melding is of wordt gedaan. Aan de app worden extra functionaliteiten toegevoegd, zoals toolboxen en onze gedragsregels. Iedereen kan de applicatie downloaden, maar alleen medewerkers van Dura Vermeer kunnen meldingen doen. De app wordt op de Dag van de Veiligheid gelanceerd.

## METEN IS WETEN



**M**eten is weten. Dat geldt ook voor incidenten op projecten. Juist een totaaloverzicht hiervan is belangrijk, omdat je dan ziet of een soortgelijk incident op meerdere projecten heeft plaatsgevonden. Neem als voorbeeld het omvallen of bijna omvallen van jukken waarin prefab betonnen wanden worden afgeleverd. Als dat in korte tijd drie keer gemeld wordt bij verschillende projecten, is er dus iets aan de hand.

Onderzoek op de projecten en bij leveranciers kan ons dan helpen de oorzaak te vinden en het probleem aan te pakken. De meldingen worden bovendien gekoppeld aan de tien Levensreddende Gedragsregels. Hierdoor kunnen we zien welke regel het belangrijkste is.

Daarnaast presenteren we de meldingen in een dashboard met statistische overzichten aan het management, zodat iedereen weet hoe we ervoor staan. Kortom, het is belangrijk dat alle incidenten goed in kaart worden gebracht. Dit komt de veiligheid op de projecten namelijk echt ten goede.

SAMEN VEILIG DURA VERMEER

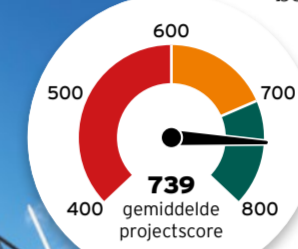
Gaat het mis en een vallend voorwerp treft een persoon, dan zijn de gevolgen meestal catastrofaal'

Ronald de Groot, KAM-manager

OPVALLEND

## VALLENDE VOORWERPEN

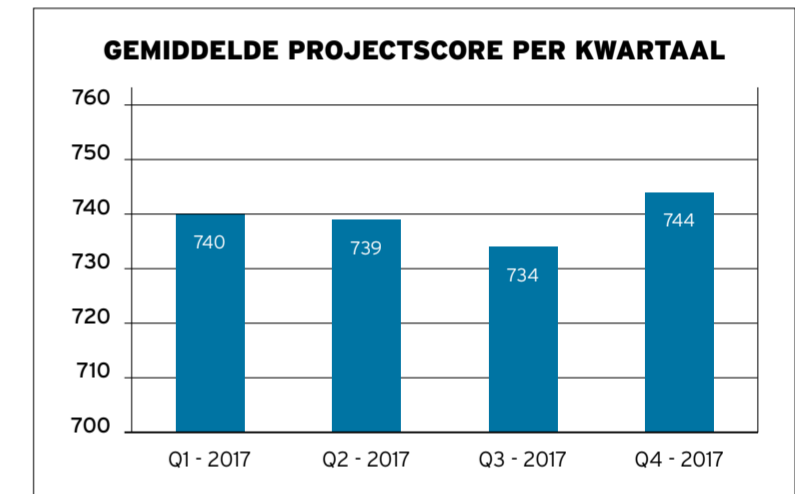
**V**an de 173 meldingen die in 2017 zijn gedaan door medewerkers van de divisie Bouw en Vastgoed betrof het 49 keer een melding van een situatie waarin spullen naar beneden vielen. Dat is opvallend, vindt KAM-manager Ronald de Groot. 'Wij hebben onze focus vooral gehad op het zelf niet naar beneden vallen, maar zouden evenveel aandacht moeten hebben voor vallende voorwerpen.' Vallende voorwerpen vormen een groot risico voor de veiligheid op projecten. Het is in de meeste gevallen gelukkig bij een bijna-ongeval gebleven. 'Met andere woorden: het vallende voorwerp heeft niemand geraakt. Maar als het misgaat en een vallend voorwerp treft wel een persoon, kunnen de gevolgen catastrofaal zijn.' Reden temeer om extra te letten op goede kantplanken bij vloeren, springen en steigers. 'Gebruik ook altijd de juiste hijsmiddelen, pik alleen lasten aan als je daarvoor bevoegd bent, sla materiaal altijd stabiel op en neem maatregelen als je boven elkaar werkt.'



## EXTERNE VEILIGHEIDSCHECKS

**O**m een indruk te krijgen van de fysieke veiligheid op projecten van de divisie Bouw en Vastgoed, voeren veiligheidsspecialisten van Aboma inspecties uit. Vorig jaar zijn 169 inspecties uitgevoerd. Daarbij zijn 11.000 waarnemingen gedaan en 83 projectbezoeken afgelegd. Op basis van deze bezoeken was, afgezien van een dip in het derde kwartaal, een verbetering te zien in de veiligheidsprestaties. De projectscore in het laatste kwartaal is zelfs gestegen tot 744. Een score van 750 is het maximaal haalbare. Over heel 2017 is de gemiddelde projectscore uitgekomen op 739, net als in 2016.

Voor 2018 heeft de divisie zichzelf een totale projectscore van 740 ten doel gesteld. Om deze gemiddelde score te behalen, moet met name de veiligheid rondom rolsteigers (huidige score 708), steigers (726) en vloer en dakranden (728) worden verbeterd. Daarmee neemt de overall veiligheid toe en de kans op ongevallen af.



VRAAG &amp; ANTWOORD

## HEEFT HET ZIN EEN VISITEKAARTJE OP JE HELM TE DRAGEN?

Hulpverleners (inclusief BHV'ers) mogen zonder verificatie niet vertrouwen op de informatie op een 'visitekaartje' of sticker met je bloedgroep op je helm. Wil je een hulpverlener van meer informatie voorzien, draag dan (een kopie van) je ID-kaart of rijbewijs bij je en zet een ICE-telefoonnummer (In Case of Emergency) in je telefoon. Dit is het telefoonnummer van iemand die jou goed kent en eventuele vragen over jou kan beantwoorden. Geef ook aan je werkgever door wie gewaarschuwd kan worden in geval van nood.

ZIEN-HANDELEN-LEREN

## PRAKTIJKDAGEN

Jaarlijks organiseert Dura Vermeer Praktijkdagen. Tijdens deze informatieve bijeenkomsten wordt de kennis en kunde op het gebied van veiligheid van bouwplaatsmedewerkers opgefrist en deel je ervaringen. Op 25 januari kwam een groep bouwplaatsmedewerkers samen op Cornerstone in Rotterdam.

**'Z**eer leuk en leerzaam', vindt uitvoerder **Anton van der Vlugt** (50) van de Praktijkdagen. 'Het is goed om eens per jaar samen te komen en ervaringen te delen. Het geeft mij de mogelijkheid om aan mensen binnen te vertellen hoe wij de situatie buiten ervaren.' Eens per jaar vindt Anton overigens wel genoeg: 'Eens per jaar een Praktijkdag en een Dag van de Veiligheid. Dat is voor mij voldoende.'

**'HET IS GOED OM EENS PER JAAR SAMEN TE KOMEN EN ERVARINGEN TE DELEN'**

**Leon Posthumus** (40) werkt op de klantenservice. 'Wat mij betreft wisselen we vaker ervaringen uit. Dat hoeft niet per se op een dag als dit, dat kan ook bijvoorbeeld via een app. Omdat ik pas op de bouwplaats kom

**'IK ZOU MIJ BEVINDINGEN HET LIEFST DIRECT MET DE BOUWPLAATSMEDEWERKERS DELEN'**

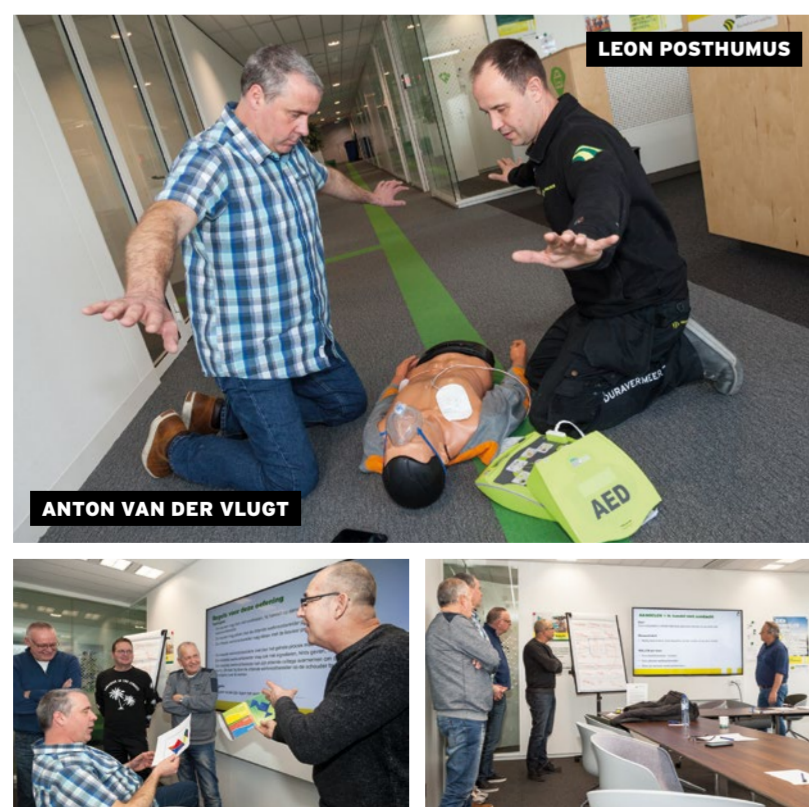
als een woningkoper een gebrek constateert, zie ik in mijn werk alleen maar fouten. Ik zou mijn bevindingen het liefst direct met de bouwplaatsmedewerkers delen, om te zorgen dat het de volgende keer niet gebeurt.'

**Vincent van der Made** (28) is timmerman en een jonkie op deze Praktijkdag. 'Ik vind het een verrijking van mijn kennis en dat is altijd goed. We leren hier bijvoorbeeld reanimeren. Dat is goed,

want je kunt op je werk in een situatie terecht komen, waarin je dat moet kunnen. Daarbij worden we weer even op scherp gezet.'

'Nog te vaak moet ik met collega's in discussie over het gebruik van PBM's,' vindt timmerman **Cor Heeren** (60). 'Naar mijn idee houden Dura Vermeer-mensen zich goed aan de regels, maar je ziet vaak zat onderaannemers zonder helm werken. Het gevaar is dat onze mensen dan ook hun helm gaan afzetten, want "zij niet, dan wij ook niet". Op een Praktijkdag hebben we het er over en wijzen we elkaar weer eens op de noodzaak van het naleven van veiligheidsregels.'

**'OP EEN PRAKTIJKDAG WIJZEN WE ELKAAR WEER EENS OP DE NOODZAAK VAN HET NALEVEN VAN VEILIGHEIDSRGELS'**





LEVENGREDDEND GEDRAG

## IK WERK NIET ONDER INVLOED VAN ALCOHOL EN DRUGS

Werk of rijd niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen die het reactievermogen beïnvloeden.

'Een "gevaarprinkel" die steeds terugkeert, vervaagt na verloop van tijd. Variatie in prikkels houdt het brein fris'

Juni Daalmans, Gedragspsycholoog en veiligheidskundige

### AGRESSIE OP DE BOUWPLAATS

# ONGELUK(KIG) DRUK

John is niet ècht blij verrast, als hij Ruud in zijn kamer op de eerste etage van de bouwkeet aantreft. Het is nu al de derde keer dat deze woningkoper zichzelf toegang verschaft tot zijn werkkamer en het bouwproject. 'We hebben een paar weken geleden toch afgesproken dat jij die wanden in mijn huis anders zou plaatsen? Ik kom even kijken hoever jullie zijn?', verklaart Ruud zijn plotselinge aanwezigheid.

Het was al zeker een maand geleden, dat John aan Ruud had duidelijk gemaakt dat hij als uitvoerder onmogelijk het bouwplan kon wijzigen. 'Als je iets wilt veranderen, moet je contact opnemen met de partij waarvan jij deze nieuwbouwwoning hebt gekocht. Dat is ook onze opdrachtgever.' Maar het was aan dovemansoren gericht. Ruud had het advies niet opgevolgd. Of had misschien al te horen gekregen dat wijzigingen aan de indeling niet meer mogelijk zijn. John voelt zich onprettig bij deze situatie: 'Ik heb je nu twee keer uitgelegd dat ik niets voor je kan betekenen. Ik mag

'IK HEB JE NU TWEE KEER UITGELEGD DAT IK NIETS VOOR JE KAN BETEKENEN'

en kan niets wijzigen aan het bouwplan. Daarnaast vind ik het vreemd dat u zich zomaar toegang verschaft tot het bouwterrein en zonder aankondiging mijn kantoor binnenloopt'. Ruud stelt dat het "zijn" huis is dat wordt gebouwd en dat John de baas is van de bouwers en dus kan John zeker iets regelen.

'Beste man,' reageert John geïrriteerd, 'het is mijn taak alles hier in goede banen te leiden en ervoor te zorgen dat u straks in een prima huis woont dat er

uitziet zoals afgesproken bij de koop. Niks meer en niks minder en daarmee basta! Ik verzoek u onmiddellijk deze keet en het bouwterrein te verlaten.'

Koper Ruud vertrekt. Terwijl hij de trap afloopt snauwt hij: 'Jij gaat zorgen dat die wanden worden verplaatst, omdat ik weet dat jij dat kunt regelen als je dat wilt. Ik kom terug om te kijken of ze goed staan enne... vergeet de deur niet, die moet naar buiten open, niet naar binnen!'

Twee weken later is John jarig. 's Morgens wordt een feestelijke pakje bij hem thuisbezorgd. Zeven Belgische bieren in een kistje. Daarbij een geschreven kaartje: 'John, gefeliciteerd met je veertigste. PS. Maandag kom ik je persoonlijk feliciteren en gelijk kijken wat je voor mij geregeld hebt. Tot dan. Ruud.' In de wetschap dat de wanden inmiddels volgens de bouwtekening zijn geplaatst, maakt stress zich van John meester. Dat ontgaat de genodigden niet. 'John, jongen, je moet na je veertigste proberen een tandje terug te schakelen op het werk, anders loopt het slecht met je af.'

Maandagochtend meldt John zich ziek. Dat was hij al jaren niet meer geweest... ☞



Bovenstaand verhaal berust op een waargebeurd voorval. De namen zijn vanzelfsprekend verzonnen.

## WAT TE DOEN BIJ AGRESSIE?

Dura Vermeer heeft in de afgelopen jaren meldingen gekregen van intimidatie, bedreiging en agressie tegen de eigen werknemers. Met name bij bedrijven die renovatiewerkzaamheden verrichten in bewoonde toestand kan er wrijving ontstaan tussen medewerkers van Dura Vermeer en bewoners. Tijdens een renovatie maak je immers lawaai en veroorzaakt je stofoverlast in de leefomgeving van mensen. Ook bij werkzaamheden langs de weg zien we soms onacceptabel gedrag van weggebruikers.

Dura Vermeer neemt dit probleem erg serieus en bekijkt hoe agressie op de bouwplaats kan worden voorkomen. Ook wordt onderzocht hoe we het best kunnen reageren als zo'n situatie zich voordoet. Dit kunnen en mogen we niet accepteren. Bedreigingen op de bouwplaats kunnen we voorkomen door vooraf duidelijke afspraken te maken

met opdrachtgevers in de voorbereidingsfase. Vooraf een goede inschatting maken van het type risico in overleg met de verhuurder en daaraan goede beheersmaatregelen koppelen. Zij weten wie waar woont en welke reacties we kunnen verwachten. Het is bijvoorbeeld belangrijk dat verhuurders aan de huurders duidelijk maken welke werkzaamheden verricht gaan worden en dat ze met klachten naar iemand van de corporatie gaan. Niet naar de timmerman of uitvoerder.

Dura Vermeer werkt ook aan betere achtervang voor medewerkers die bedreigd zijn. Hiervoor wordt nu een protocol ontwikkeld. We hebben de NS om expertise gevraagd, omdat zij hierin verder zijn. De manier waarop de NS haar mensen opvangt, is in kaart gebracht en dat wordt nu omgezet naar onze situatie. ☞

€ 21.000

Een boete bij een verzuimongeval met ziekenhuisopname kan gemakkelijk oplopen tot 21.000 euro.



LEVENGREDDEND GEDRAG

## IK GEBRUIK DE JUISTE PBM EN WERKKLEDING

Draag altijd de voorgeschreven PBM en werkkleding.



VRAAG &amp; ANTWOORD

### WAAROM ZOU IK EEN BIJNA-ONGEVAL MELDEN?

De volgende keer kan de situatie anders zijn en het incident wel degelijk uitmonden in letsel. Wanneer bekend is wat niet goed ging, kunnen er tijdig maatregelen getroffen worden. Dat kan alleen als iedereen op tijd geïnformeerd is.

## TREDE 4 VOOR HEEL DURA VERMEER

Niet als andere grote bouwbedrijven aangesloten bij de Governance Code, laat Dura Vermeer zich toetsen aan de Veiligheids ladder. De divisie Infra is hier al een aantal jaar mee bezig. Dura Vermeer Railinfra is in 2016 gecertificeerd op trede 4 en eind vorig jaar heeft de hele divisie Infra trede 4 gehaald. De basis van trede 4 betreft proactief veiligheidsgedrag en hiernaar handelen. Om te begrijpen wat dit betekent, is het programma Zien-Handelen-Leren uitgerold. In het eerste kwartaal van 2018 hebben alle medewerkers bij de divisie Infra deze workshop gevolgd. Iedereen heeft dan geleerd om 'eigenaar' te zijn van wat hij ziet op de werkvloer en dat je altijd kunt handelen om er met elkaar van te leren.

De divisie Bouw en Vastgoed blijft niet achter en wordt in het derde kwartaal van dit jaar getoetst op niveau 4. Op achttien auditdagen wordt met mensen uit alle lagen van de organisatie gesproken over veiligheid. Op basis van deze gesprekken wordt bepaald op welk niveau het tussen de oren zit op de werkvloer. In 2018 kan elke timmerman van de divisie Bouw en Vastgoed dus zo'n gesprek verwachten. Het programma Zien-Handelen-Leren is onderdeel van het traject om klaar te zijn voor de certificatie. ☞



Vooruitstrevend	We werken veilig, of niet
Proactief	Zelf zien, Actief handelen, Samen leren
Berekenend	We hebben systemen om risico's te beheersen
Reactief	We doen veel als er zich een ongeval voordoet
Negerend	Zolang we maar niet worden betrapt

### DE VERLEIDING VAN KLEINE RISICO'S



# GEVAAR VAN GEWENNING

Mensen zijn geneigd hun grenzen te verleggen, ook als het om de eigen veiligheid gaat. Waarom doen we dat? Waarom nemen we risico's die onze gezondheid of zelfs ons leven kunnen bedreigen als we werken voor de baas? Gedragspsycholoog en veiligheidsdeskundige Juni Daalmans van Brain Based Safety legt uit.

Werken in de bouw kan gevaarlijk zijn. Dat weet iedereen en niet op de laatste plaats de bouwplaatsmedewerker zelf. Hoewel de mens instinctief gevaar goed kan aanvoelen en zichzelf zal beschermen, is hij toch geneigd dingen te doen waarvan hij weet dat ze gevaarlijk zijn.

'We zijn het veiligst op ons werk na enkele jaren. We weten dan goed waar de gevaren liggen en beheersen de skills om ons werk goed uit te voeren,' zegt Daalmans.

Het gevaar komt om de hoek kijken als we gewend raken aan onze werkzaamheden. Want hoe langer je hetzelfde werk doet, hoe meer gewenning optreedt. Gewenning zorgt ervoor dat we grenzen verleggen. 'Een soldaat die lang in de oorlog is, raakt gewend aan het gevaar en zal steeds vaker 'even snel' iets doen. En bij 'even snel' zeggen we eigenlijk: ik weet dat het veiliger moet en kan, maar ik doe het nu niet.'

Dit gedrag vindt ook plaats op de bouwplaats. 'Als je elke dag langs de weg werkt, ga je

gemakkelijk steeds dichterbij de afzetting staan. Risico is dat je vergeet dat vrachtwagens een zuigende werking hebben.' Gek is dit niet, verklaart Daalmans. 'Het is inherent aan het menselijk brein dat altijd zoekt naar efficiëntie. Een "gevaarprinkel" die steeds terugkeert, vervaagt na verloop van tijd. Variatie in prikkels houdt het brein fris.'

### 'HET IS INHERENT AAN HET MENSELIJK BREIN DAT ALTIJD ZOEKT NAAR EFFICIËNTIE'

Daarbij is de mens risicotolerant of zelfs risico-minnend: 'We verleiden onszelf steeds om kleine risico's te nemen. Dat doen we omdat het ergens zelfs een prettig gevoel geeft. Daarbij onderschatten we de risico's die we lopen, doordat de alarmbel van de gevaarlijke prikkel vervaagt.'

Zelfs ons instinct om voor onze sociale omgeving te zorgen, kan ervoor zorgen dat we over grenzen gaan. 'Je sociale omgeving is het gezin, maar ook je werkgever. Een bouwvakker die zonder harnas het dak opgaat, doet dat omdat het sneller is. Winst wordt behaald door de werkgever, maar het eventuele verlies dat hij leidt, is voor hemzelf.

## WAT KOST EEN ONGEVAL?



Ongevallen op de bouwplaats veroorzaken niet alleen persoonlijk leed, ze vormen ook een fikse kostenpost. In de vorige editie van Samen Veilig hebben we het daar in zijn algemeenheid over gehad. Een verzuimongeval kost minimaal 5.000 euro en dat kan oplopen tot vele tientallen duizenden euro's. Maar waar zitten die kosten nou precies in? Hieronder een uitgewerkt voorbeeld uit de praktijk.

### EEN WAARGEBEURD VERHAAL

Terwijl Maurice in een werkvak op de A6 een freeslijn uitzet wordt hij aangereden door een veegwagen. Hij komt klem te zitten onder de vrachtwagen en enkele meters meegesleurd. Hij breekt allerlei botten en loopt ernstige schaaftwonden op. Hij moet worden afgevoerd met de ambulance en kan weken niet werken.

### DE KOSTEN VAN ONGEVAL-A6 (geschatte kosten)

POLITIE, HULPVERLENING EN HANDHAVING	1.080
AMBULANCE, 1 rit	800
ARBEIDSINSPECTIE, 80 uur	4.000
ADMINISTRATIE ONGEVAL	300

OPERATIE IN ZIEKENHUIS	2.500
VERBLIJF IN ZIEKENHUIS, 1 week	6.300
CONSULTEN ARTSEN EN SPECIALISTEN	1.600
VERVOER NAAR ARTS EN REVALIDATIE, 30 taxiriten	600
THUISZORG, 100 uur	2.000

VERZUIM, 500 uur	25.000
WERKONDERBREKING COLLEGAS, 8 uur	40.000
VERVANGER SLACHTOFFER (MEERPRIJS), 500 uur	7.500
MELDING, ONDERZOEK, ADMINISTRATIE, 350 uur	17.500
OPLEIDING, OVERDRACHT VERVANGER, 40 uur	2.000
HR EN ARBO, 90 uur	3.600
JURIDISCH KOSTEN, BOETES, CLAIMS ETC.	NNB

TOTAAL 114.780

3X

Het boetebedrag bij een verzuimongeval met ziekenhuisopname wordt met drie vermenigvuldigd als er sprake is van blijvend letsel.

## COLOFON

Uitgave: Dura Vermeer Groep NV Redactiecoördinatie: Glenn Metselaar  
 Redactie: Ronald de Groot, Dianne Huiberts, Kate Klaassen, Eefje Peters en Tinka Dros Teksten: Linda Penders Art direction/realisatie: Gentle Giant Vormgeving: C10 Ontwerp Fotografie: archief Dura Vermeer, Studio Oostrum en Boris Beeld Cartoons: Peter Koch Drukwerk: Drukkerij 't Hoof



100%

Bij verzuimongevallen is altijd persoonlijk leed aanwezig.

## ONDERAANNEMING EN VEILIGHEID

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft geconstateerd dat veiligheidsinstructies verwateren naarmate er meer ondernemers bij een project betrokken zijn. Hoe meer onderaannemers op een project, hoe complexer de coördinatie en dus groter de kans op ongevallen. Uit ongevallencijfers van Dura Vermeer over 2017 blijkt echter dat de meeste ongevallen gebeuren onder eigen medewerkers.

De laatste decennia zien we dat meer en meer onderdelen van het bouwproces verzelfstandigd zijn. Vaak komt dat de kwaliteit en kosten ten goede, maar er kleeft ook een nadeel aan: 'De bouw is extreem gefragmenteerd,' aldus Ronald de Groot, KAM-manager bij Dura Vermeer. 'Aannemers sluiten contracten af met onderaannemers die voor de realisatie van de opdracht verder uitbesteden. De betrokkenheid bij het project raakt versnipperd en dat komt de veiligheidscultuur niet ten goede.'

De cultuur op de bouwplaats is van grote invloed op de veiligheid. Op een gemiddelde bouwplaats van projecten van de divisie Bouw en Vastgoed staat tien procent eigen mensen. 'De andere negentig procent bepaalt dus de cultuur. Ook al is de bouw gefragmenteerd, we willen toch hetzelfde niveau van omgang met elkaar. Zeker op het gebied van veiligheid. We willen aan het einde van de dag toch allemaal weer heel en gezond huiswaarts keren.' Gek genoeg zijn in het afgelopen jaar bij Dura Vermeer meer ongevallen gebeurd onder eigen



medewerkers dan bij onderaannemers. Bij de divisie Bouw en Vastgoed zijn eigen medewerkers tien keer betrokken bij een verzuimongeval en onderaannemers achttien keer. 'Maar onze eigen mensen hebben twee miljoen uur gewerkt en onderaannemers vier miljoen.

De cijfers van de divisie Infra vertonen eenzelfde beeld, al maakte hier het eigen personeel meer uren dan onderaannemers (resp. 1.72 en 1.42 miljoen). In totaal was

bij negen van de vijftien gemelde verzuimongevallen een eigen collega (of inhuur) betrokken. 'Drie keer betrof het iemand van ons,' zegt QHSE-medewerker Martijn Klok. 'Zes keer ging het om mensen die we zelf hadden ingehuurd. Dat is aan de hoge kant aangezien zij zich aan onze regels dienen te houden en onder ons gezag aan het werk zijn.'

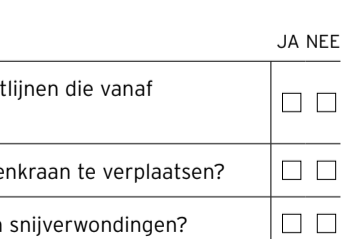
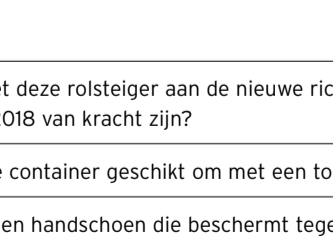
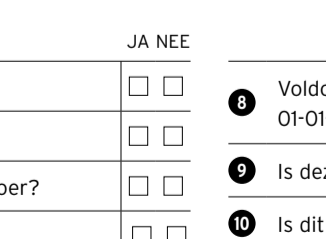
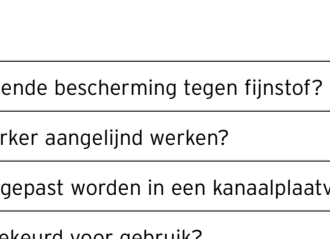
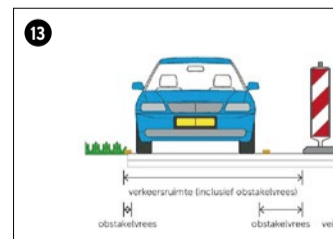
Een duidelijke verklaring is hier niet voor. Bij deze cijfers is wel een kanttekening op zijn plaats.

Immers niet alle ongevallen in de hele keten worden secuur gemeld. 'We hameren er bij onze mensen op dat ze incidenten melden,' aldus De Groot. 'Maar als een onderaannemer een ongeval met een eigen man niet bij de uitvoerder aangeeft en de man de volgende dag vervangt voor een ander, kloppen de statistieken natuurlijk niet.' Klok: 'Als alles gemeld wordt, hebben we veel meer informatie om te analyseren en te acteren.' ☞

12

In Nederland verloren twaalf mensen het leven tijdens bouwwerkzaamheden in 2017. In januari en mei van 2017 vielen elk drie doden.

### PRIJSVRAAG



Met het hele gezin genieten van een dagje uit? Beantwoord de volgende vragen en maak kans op vier kaartjes voor familiepark De Efteling in Kaatsheuvel.

De vragen gaan over de gelijkgenummerde plaatjes en hebben allemaal betrekking op veiligheid. Uit de beste inzendingen wordt een prijswinnaar getrokken. Stuur je antwoorden voor 17 april naar veiligheid@duravermeer.nl en ding mee naar de hoofdprijs.

	JA	NEE
1 Geeft dit masker voldoende bescherming tegen fijnstof?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Moet je in een hoogwerker aangeliind werken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 Mag dit type anker toegepast worden in een kanaalplaatvloer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Is dit hijsmiddel goedgekeurd voor gebruik?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Is dit type anker bij Dura Vermeer toegestaan om een schoor mee vast te zetten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 Is deze sparingsbeveiliging volgens de afspraken van Dura Vermeer aangebracht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 Als je deze broek draagt moet je ook een hesje aan om te voldoen aan de zichtbaarheidseisen van Dura Vermeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	JA	NEE
8 Voldoet deze rolsteiger aan de nieuwe richtlijnen die vanaf 01-01-2018 van kracht zijn?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 Is deze container geschikt om met een torenkraan te verplaatsen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 Is dit een handschoen die beschermt tegen snijwondingen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 Mag je deze strop met veiligheidsfactor 5 gebruiken om een last aan te pikken en over de bouw te draaien?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 'In de oren' is een veilige manier om een graafbak te verplaatsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 De veiligheidsruimte/vrije ruimte maakt onderdeel uit van de werkruimte. Die is nodig zodat je om de machine kunt lopen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>