



# Arbeidsomstandigheden in de Wegenbouw

## Inspectieresultaten van 90 locatiebezoeken

Aanleiding en doel van het project	1
Inspectieonderwerpen	1
Inspectieresultaten	2
Conclusies	3
Aanbevelingen	3
Vervolgacties	4

### Aanleiding en doel van het project

**Van maart 2015 tot en met januari 2016 zijn inspecties bij wegebouwwerkzaamheden uitgevoerd. Al een aantal jaren voert de Inspectie SZW inspecties uit in de wegebouwbranche. Daarbij wordt geïnspecteerd op de veilige inrichting van de wegebouwlocatie, schadelijk geluid en hoe de opdrachtgever de werkzaamheden ontwerpt en voorbereid. In het huidige project is geïnspecteerd op de inrichting van de arbeidsplaats en dan vooral het aanrijdgevaar in het werkvak door eigen arbeidsmiddelen. Ook werd de rol van de opdrachtgever bij het ontwerp geïnspecteerd.**

Het doel van het project was:

- Het aanrijdgevaar door weggebruikers te verminderen;
- Het aanrijdgevaar **IN** het werkvak onder de aandacht te brengen en te verminderen;
- Het gevaar van instorting, bedolven raken, geraakt worden te verminderen;
- Valgevaar te verminderen;
- Daar waar bij het ontwerp van wegebouw te weinig rekening is gehouden met veilig en gezond werken in de uitvoering, de opdrachtgever aan te spreken (door handhaving) op zijn verantwoordelijkheden.

### Inspectieonderwerpen

#### Aanrijdgevaar

Het is belangrijk om maatregelen te nemen die aanrijdingen in een werkvak kunnen voorkomen. Dergelijke ongelukken kunnen voor ernstig letsel zorgen en kunnen de dood tot gevolg hebben.

Aanrijdingen zijn vaak een gevolg van achteruitrijdende arbeidsmiddelen.

Helaas werd een wegwerker op 31 maart 2016 het slachtoffer van een achteruitrijdende graafmachine. De medewerker overleefde het **ongeval** niet.

#### Gevaar geraakt te worden

Bij het maken van wegen en in het bijzonder het bouwen van kunstwerken, zoals bruggen en tunnels, worden grote constructiedelen verplaatst en geplaatst. Daarbij worden hijs- en hefmiddelen gebruikt en is er het gevaar geraakt te worden. Dit kan door de machines zelf, en ook door de te hijsen of heffen objecten.

#### Gevaar bedolven te raken

Om wegen te bouwen en tunnels te graven wordt een hoop grond verzet. De daarbij ontstane taluds en

afgravingen kunnen instorten en werkers bedelven. Het afkalven, schuiven en omklappen van instabiele taluds bij ontgravingen en ophogingen leidt tot vele incidenten. Ieder jaar zijn gewonden en zelfs dodelijke slachtoffers te betreuren. Het aanbrengen van de juiste stutwerken is daarom cruciaal. De branche heeft daarom een publicatie gemaakt waarin beschreven staat hoe veilig te werken met instabiele grond: CROW 335: Werken met stabiele grond.

### Valgevaar

Net als in de 'gewone' bouw is er bij het bouwen van wegen, bruggen en tunnels het gevaar van hoogte te vallen.

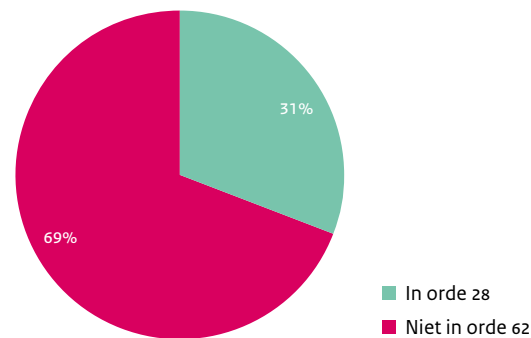
### Rol opdrachtgever

Voor het beheersen van verschillende arbeidsrisico's heeft ook de opdrachtgever van wegwerkzaamheden een verantwoordelijkheid. Die hoort al in de ontwerpfase een beeld te hebben van de noodzakelijke verkeersmaatregelen. Vaak is de opdrachtgever van de wegwerkzaamheden ook de beheerder van de weg en heeft deze daarom een dubbele rol. In de ene rol prevaleert het door laten gaan van het verkeer, in de andere rol de veiligheid voor de wegwerker en het verkeer. Bij tijdige aanbesteding kan het werk goed worden gepland en georganiseerd en kan over de overlast voor weggebruikers tijdig worden gecommuniceerd. De opdrachtgever hoort al voor de aanbesteding een beslissing te nemen over verkeersmaatregelen om aanrijdgevaar te voorkomen.

## Inspectieresultaten

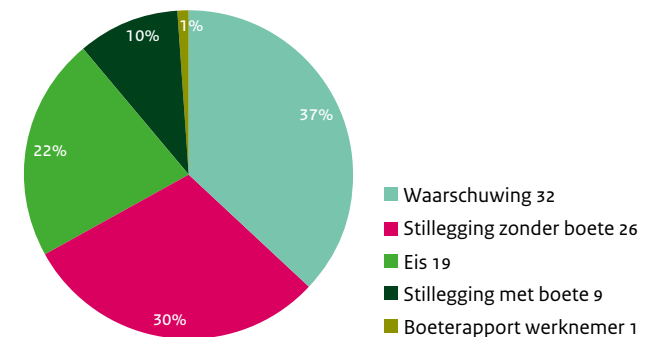
In 2015 en begin 2016 zijn 90 locaties geïnspecteerd. Bij 62 (69%) locaties zijn één of meer overtredingen geconstateerd. Het aantal inspecties is klein, waardoor er geen harde conclusies uit deze cijfers getrokken kunnen worden. De inspectieprojecten in de voorgaande jaren omvatten ook een klein aantal inspecties. Er is daarom geen trend te halen uit de resultaten.

**GRAFIEK 1**  
Aantal zaken in orde en niet in orde (n=90)

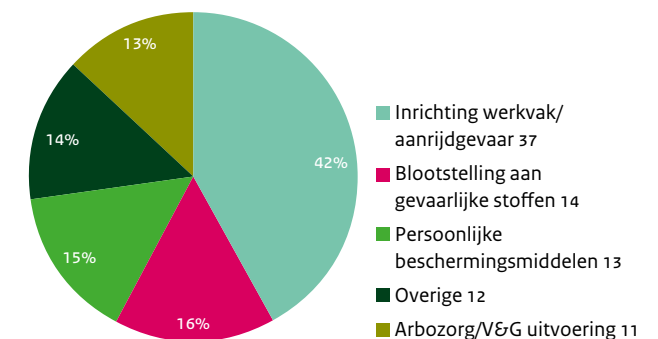


In totaal zijn 87 overtredingen geconstateerd. Bij deze overtredingen heeft de inspecteur in 35 zaken het werk moeten stilleggen en zijn in totaal 10 boetes gegeven, waarvan 1 aan een werknemer. In grafiek 2 is weergegeven welke instrumenten er verder nog zijn ingezet.

**GRAFIEK 2**  
Ingezette instrumenten (n=87)



**GRAFIEK 3**  
Overtredingen naar risico (n=87)



### **Aanrijdgevaar en inrichting arbeidsplaats**

Bij 19 inspecties werd gehandhaafd omdat de inrichting van de arbeidsplaats niet voldeed aan de regels. Bij 18 inspecties ging het om mogelijk aanrijdgevaar van zowel voorbijrijdend verkeer als van verkeer in het werkvak. In 14 situaties is het werk stilgelegd. Er zijn 7 boetes gegeven.

Daarnaast moest ook 11 keer worden ingegrepen omdat er geen maatregelen getroffen waren om valgevaar te voorkomen. Bij werkzaamheden aan kunstwerken wordt regelmatig op hoogte gewerkt. 7 keer werd het werk stilgelegd en er werden 2 boetes opgemaakt.

### **Blootstelling aan gevaarlijke stoffen**

Er zijn overtredingen geconstateerd waarbij de werknemers mogelijk werden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zoals kwarts, houtstof, lasrook en lood. 2 maal is het werk stilgelegd.

### **Gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM)**

Bij 13 zaken werden geen PBM's gedragen. Vaak kwam dat voor bij werken aan de waterkant of op het water aan bijvoorbeeld een brug of bij het slaan van een damwand. In 8 gevallen werd daarbij geen reddingsvest gedragen.

### **Rol opdrachtgever**

Bij 6 inspecties op locatie was er aanleiding om ook bij de opdrachtgever van het werk te inspecteren. In die gevallen werd bij de opdrachtgever gehandhaafd. 3 keer had de opdrachtgever onvoldoende rekening gehouden met aanrijdgevaar.

## **Conclusies**

Vergelijking met de inspecties in 2013 is niet mogelijk. Het betreft namelijk een kleine steekproef en de geïnspecteerde bedrijven waren niet gelijksoortig. Conclusies zijn daarom niet te trekken.

### **Aanrijdgevaar**

Hoewel de handhaving op aanrijdgevaar sterk is afgenomen wordt het gevaar nog steeds onvoldoende beheerst. Veelal zijn onvoldoende maatregelen getroffen om de werkplek veilig in te richten. Helaas heeft dat in 2016 geleid tot een dodelijk ongeval. Inspecteurs melden dat zij regelmatig zien dat verkeersregelaars worden ingezet bij wegwerkzaamheden om aanrijdgevaar te beheersen. De eerste keuze zou moeten zijn dat bronmaatregelen worden getroffen, zoals het afsluiten van de weg of het gebruiken van verkeersregelinstallaties. Tevens worden verkeersregelaars aan het werk gezet op plekken waar zij zelf groot gevaar lopen aangereden te worden.

### **Rol opdrachtgever**

Er is in 6 gevallen ook bij de opdrachtgever gehandhaafd. In die gevallen waren de door opdrachtgevers aangeleverde V&G-plannen niet compleet. Opdrachtgevers zijn nog niet altijd op de hoogte van hun verantwoordelijkheden als het gaat om het veilig kunnen laten uitvoeren van werkzaamheden aan de weg. De doorstroom van het verkeer heeft dan prioriteit boven een veilige arbeidsplaats; de arbeidshygiënische strategie wordt bij het beheersen van aanrijdgevaar onvoldoende

toegepast. Dat beeld kwam ook naar voren bij het GWW project Opdrachtgevers. Voor meer informatie, zie de factsheet: Opdrachtgeverschap in de grond-, weg- en waterbouw: inspectieresultaten 2015.

## **Aanbevelingen**

Wegenbouwbedrijven en hun opdrachtgevers moeten hun verantwoordelijkheid nemen als het gaat om veilig werken. Uit contacten met de partijen in de wegenbouw komt naar voren dat zij inzien dat de rol van de opdrachtgever bepalend is voor de inrichting van een veilige arbeidsplaats voor wegwerkers.

In de ontwerpfase maakt een opdrachtgever keuzes die bepalend zijn voor hoe het werk uitgevoerd kan worden. Er wordt tijd, ruimte, geld en kennis beschikbaar gesteld. Bij die keuzes zijn de locatiespecifieke omstandigheden belangrijk. Oplossingen die het aanrijdgevaar structureel wegnemen, zoals het afzetten van de weg, hebben de voorkeur. Het onnodig veelvuldig inzetten van verkeersregelaars vindt de Inspectie SZW onacceptabel.

Aan de andere kant wil de Inspectie SZW wegenbouwbedrijven blijven aansporen om vooral ook zelf hun verantwoordelijkheid te nemen als het aankomt op veilig werken. Wordt er onvoldoende ruimte gegeven om werk veilig uit te voeren? Accepteer dit dan niet, stuur aan op overleg met de opdrachtgever om tot een oplossing te komen.

## Vervolgacties

De Inspectie voerde in 2016 een inspectieproject uit gericht op opdrachtgevers van o.a. wegenbouwprojecten, met name Rijkswaterstaat. De resultaten van dit project worden in het voorjaar van 2017 gepubliceerd. In 2017 blijft de Inspectie bedrijven inspecteren die regelmatig overtredingen begaan, totdat zij voldoen aan hun wettelijke verplichtingen. Doen zij dat niet, dan zal de Inspectie ook hier harder optreden en strenger handhaven.

---

Deze factsheet is een uitgave van:

### **Inspectie SZW**

De Inspectie SZW maakt deel uit van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

### **Projectnummer A1260**

### **Landelijk Projectleider**

Leoniek van der Vliet

### **Projectleider**

Denise Vink

### **Landelijk Projectsecretaris**

Dion Coomans

© Rijksoverheid | november 2016