

Hoge veiligheidsambities bij bouw RijnlandRoute

4 partners,

In 2023 verbindt de nieuwe N434, als onderdeel van het project RijnlandRoute, de snelwegen A4 en A44. Bouwcombinatie Comol5 wil hier het veiligste bouwproject van Nederland realiseren. “Als de bouwvakkers elke dag fluitend naar het werk komen en fluitend weer naar huis gaan, hebben wij het goed gedaan”.

tekst Rob Jastrzebski



Vier partners, één veiligheidsfilosofie: (vlnr) Aad Versteeg, Dick Kraaijenbrink, Ron Hiel en Joop Kievit

1 filosofie

Comol5 heeft de opdracht voor het bijna 500 miljoen euro kostende eerste projectdeel van de RijnlandRoute gegund gekregen. Die projectfase bestaat uit de aanleg van de nieuwe N434 met een bijna 2500 meter lange geboorde tunnel en verdiepte ligging, verbreding van de A4 en de A44 en aanpassing van bestaande knooppunten. Op het hoogtepunt van de bouw zullen dagelijks rond de 800 mensen gelijktijdig actief zijn in de mega-bouwput. De Provincie Zuid-Holland is opdrachtgever van het project, terwijl de bouw van de eerste fase wordt uitgevoerd door de bouwcombinatie van de bedrijven Mobilis en CroonWolter&Dros van de TBI-groep, het Belgische DEME en het Franse VINCI Construction Grands Projets.

Integraal veiligheidsplan

“Eigenlijk gaat het niet om één bouwproject, maar om vijf afzonderlijke projecten over een afstand van zo’n veertien kilometer”, verduidelijkt vertrekkend HSE-manager Dick Kraaijenbrink van de uitvoerende bedrijvencombinatie. Hij heeft zijn functie inmiddels overgedragen aan Joop Kievit en beiden zijn trots op de professionele Health-, Safety en Environmentorganisatie die het aannemerscluster voor het project heeft opgezet. En met een reden: Comol5 wil over vijf jaar een project opleveren met een absoluut minimum aan incidenten, ongevallen en verzuimuren. Een grote ambitie, maar volgens de partners haalbaar met het gestructureerde veiligheidsbeleid rond het project.

De basis voor veilig werken bij de aanleg van de Rijnlandroute is, naast de eisen en plannen van de Provincie Zuid-Holland, een integraal veiligheidsplan van Comol5. Dat plan gaat aanzienlijk verder dan het standaard Veiligheid-Welzijn-Gezondheidsplan dat de Arboret eist. Aad Versteeg, opdrachtgever namens de Provincie Zuid-Holland, licht toe: “Dit is een heel complex bouwproject, waarbij wordt gebouwd in een kwetsbare omgeving, maar ook langs snelwegen, bij drukke verkeersknooppunten, een spoorlijn en bij het water. Die complexiteit levert veel aandachtspunten op veiligheidsgebied op. Niet uitsluitend arbeidsveiligheid op de bouwplaats, maar ook brandveiligheid, omgevingsveiligheid, verkeersmanagement rond het logistieke proces en spoorweg- en waterveiligheid. Die brede insteek maakt het integrale veiligheidsplan bijzonder.”

Veiligheid is volgens Versteeg al in de aanbestedingsfase als belangrijke randvoorwaarde benoemd door alle partners. Primair vanuit ieders verantwoordelijkheid, maar ook vanuit het

Een veiligheidsbril is verplicht: oogletsel komt relatief vaak voor op de bouwplaats

oogpunt van imago: “Als je als aannemer laat zien dat je alles hebt gedaan wat in je vermogen ligt om de veiligheid voor de werknemers en de omgeving te waarborgen, is dat goed voor je imago als verantwoordelijk bedrijf dat voldoet aan zijn zorgplicht.” Dat imago staat in delen van de bouwsector onder druk, want blijkens onderzoek van de Inspectie SZW stijgt het aantal ernstige ongevallen in de bouw al jaren. Kraaijenbrink wil die trend wel wat nuanceren: “Vooraf kleine bouwprojecten en kleinere aannemers scoren niet altijd goed wat betreft veilig werken. Er is een scherpe concurrentie en vaak ontbreekt het aan adequate kennis. Bij grote bedrijven in de civiele techniek is het doorgaans uitstekend op orde. Die hebben meer body om het veiligheidsmanagement professioneel te organiseren.”

Veiligheid van ontwerp tot PBM

Waarvan akte, met de stevige HSE-organisatie die voor het project RijnlandRoute is opgetuigd en het solide integrale veiligheidsplan dat voor alle uitvoerende bouwpartners leidend is. Hoe krijgt de veiligheidsaanpak bij het project concreet handen en voeten en hoe houdt de HSE-organisatie de regie? Integraal realisatiemanager Ron Hiel: “Om te beginnen hebben we een streng toegangsregime. Daarbij hebben alleen bevoegde personen via beveiligde poortjes toegang tot het bouwterrein, na het zien van een veiligheidsfilm en een check van hun certificaten. Dankzij die autorisatie via vingerafdruk weten we op ieder moment precies wie zich op de bouwplaatsen bevinden.

Uiteraard is er op een bouwlocatie van deze dimensies, met risico’s van zware machines, het werken met slijp- en snijgereedschap, grote hoogteverschillen, scherpe delen en heel veel »

'Onze werkomgeving verandert continu en daarom moeten we ook de risico's steeds opnieuw inventariseren en afwegen'

transportbewegingen, ook bovengemiddelde aandacht voor de persoonlijke beschermingsmiddelen. Maar die zijn de laatste *line of defence* in de arbeidshygiënische strategie. Ons veiligheidsplan is gebaseerd op een goede balans tussen bronaanpak, scheiding van mensen en gevaren en persoonlijke bescherming. Veiligheid begint al in de ontwerpfase. In dit geval met het ontwerp van onder andere de bouwputten, steigerconstructies en logistieke processen. In de ontwerpen is veiligheidsruimte in de bouwputten ingecalculleerd en zijn afschermingsmaatregelen getroffen om risico's als stoten, vallen en beknelling te minimaliseren. Ruimte geeft overzicht en dat is belangrijk voor gevaarsbeheersing."

Streng PBM-beleid

Op PBM-gebied is het beleid streng. Ron Hiel schaaft die in op het niveau van de petrochemische industrie, wat betekent dat naast solide werkkleding, helm en veiligheidsschoenen ook een veiligheidsbril op alle bouwlocaties verplicht is. "In onze beleving noodzakelijk, omdat oogletsel op bouwplaatsen relatief vaak voorkomt. Door splinters van hout, steen of metaal, of door uitstekende delen. Het gaat niet altijd om ernstig letsel,

maar het levert wel verzuim op. Dat we veilig werken heel breed bekijken, blijkt ook uit het verbod op korte mouwen en korte broekspijpen op de bouwplaats. Dat dient niet alleen om het risico van letsel aan ledematen te voorkomen. Die kleding beschermt mensen in de zomerperiode bij hoge zonkracht ook tegen de gevaren van huidkanker als ze de hele dag in de volle zon op de bouwplaats werken. Ook daarin nemen we als werkgevers onze verantwoordelijkheid."

Dynamisch risicomanagement in een snel veranderende situatie op de bouwplaats is volgens Kraaijenbrink essentieel om continu de focus scherp te houden en de risico's goed te benoemen en te prioriteren. De kolossale en zware tunnelboormachine bijvoorbeeld, lijkt vanuit de risicogedachte heel spannend. Maar de machine heeft al heel veel intrinsieke veiligheid in haar ontwerp meegekregen. De HSE-manager zegt zich dan ook meer zorgen te maken over werken op hoogte, op bouwsteigers en in de logistieke stromen op en rond de bouwplaats.

Zijn opvolger Kievit vult aan: "Onze werkomgeving verandert continu, dus we moeten risico's steeds opnieuw inventariseren en afwegen, ook op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo moet er meer dan een miljoen kuub zand en grond worden verplaatst. Dat mag niet allemaal door de bebouwde kom van Leiden, dus moeten we alternatieve routes zoeken. Daarbij moeten we steeds voor ogen houden wat de effecten zijn op de veiligheid van het overige verkeer, in het bijzonder kwetsbare weggebruikers zoals fietsers. Ook de combinatie van bouwactiviteiten met kranen, grondverzetmachines en aan- en afvoer rond drukke plaatsen is een punt van aandacht. Bij Oegstgeest bijvoorbeeld bouwen we op een 'postzegel', te midden van drukke verkeersstromen. In ons omgevingsmanagement kijken we dan ook kritisch naar hoe we die werkzaamheden zo kunnen plannen dat we de kans op verstoringen en incidenten zo klein mogelijk kunnen houden."

Vier partners, één veiligheidscultuur

De aannemerscombinatie Comol5 verwacht van alle medewerkers op de bouwplaatsen een actieve bijdrage aan het handhaven van het hoge veiligheidsniveau. Een kwestie van communiceren en stimuleren, legt Kievit uit: "Dagelijks bij de dienstwisseling bespreken de uitvoerders op elke locatie met alle aanwezige mensen de stand van zaken. Wat ging er gisteren goed en wat kunnen we vandaag nog beter doen om veiliger te werken? Er is een sanctiebeleid voor mensen die zich niet aan de veiligheidsregels houden. Maar er is ook een maandelijks beloningsbeleid voor mensen die goede ideeën indienen om de veiligheid te verbeteren. Voor het beste veiligheidsidee belo-



Streng toegangsbeleid op de bouwplaats.



Het grootste infrastructuurproject ooit in Zuid-Holland wil ook het veiligste zijn.

nen we ieder kwartaal een medewerker met een cadeaubon. Zo stimuleren we actief meedenken en meepraten over veiligheid.”

Om vast te stellen of de bouwpartners de daad bij het woord voegen in hun veiligheidsambities, worden er frequent interne

RijnlandRoute

Het project RijnlandRoute is een nieuwe weg tussen Katwijk via de A44 en de A4 bij Leiden. De weg lost een serie verkeerskundige knelpunten op en draagt bij aan een betere doorstroming in de regio Holland Rijnland, met name rondom Leiden en Katwijk. De aanleg van de RijnlandRoute is het grootste infrastructuurproject in de geschiedenis van Zuid-Holland. Het project bestaat uit drie projectdelen:

1. De nieuwe weg (N434) tussen de A4 en de A44, inclusief een tunnel van ca. 2,5 kilometer en aanpassingen aan de A4 en A44.
2. De verbreding van de Ir. G. Tjalmaweg (N206) vanaf de aansluiting met de N441 Katwijk tot en met de Torenvlietbrug.
3. De verbreding van de Europaweg (N206) tussen de A4 en de Rooseveltstraat in Leiden.

Meer informatie over de Rijnlandroute is te vinden op www.rijnlandroute.nl en www.comol5.nl.

en externe audits gehouden. Kievit wijst op de *safety walks* die regelmatig plaatsvinden op alle bouwlocaties. “Die worden uitgevoerd door managers van de uitvoerende aannemers, samen met mensen uit de uitvoering en vertegenwoordigers van de opdrachtgever. Zo versterken ze de verbinding tussen het management en de werkvloer en ook tussen de bedrijven onderling: vier bedrijven met één gezamenlijke veiligheidscultuur. Het management behoudt zo ook de regie en toont actief dat veiligheid nooit ondergeschikt mag zijn aan andere belangen, zoals het halen van een opleveringsdeadline.”

Die grote aandacht voor een veilige werkcultuur blijkt ook uit het feit dat de twee Nederlandse TBI-partners in Comol5 trede drie halen van de Veiligheidsladder, de NEN prestatienorm voor veilig werken. Kraaijenbrink. “Vanuit die positie willen we verder werken aan onze veiligheidsprestaties, door te proberen voor het hele project het veiligheidsniveau op te waarderen naar trede vier op de Veiligheidsladder.”

En de lat ligt al hoog, zoals blijkt uit de resultaten van de audits die sinds de start van de werkzaamheden zijn uitgevoerd. Tijdens de eerste twee audits signaleerden de onderzoekers nog de nodige verbeterpunten. Maar de laatste twee audits doorstond het bouwproject met glans zonder verbeterpunten. Een mooi bewijs van het succes van de veiligheidsaanpak. Toch blijft Kraaijenbrink kritisch: “Het is een illusie te denken dat er niets meer te verbeteren valt, want in mijn ogen kan het altijd beter.” ◀◀