



SAMEN VEILIG

VEILIGHEID: IEDER DRAAGT ZIJN STEENTJE BIJ

Een keten is zo sterk als de zwakste schakel. Zo is het ook met veiligheid in de bouw. Bij de bouw van een project zijn veel mensen betrokken. Dat begint al in de ideeën- of planfase en loopt door tot in de gebruiks- en onderhoudsfase. De opdrachtgever, de architect, de adviseur, de constructeur, de bouwer, de leverancier, de nevenaannemer, de onderaannemer en de omgeving. Elke keuze, elke handeling van één van de schakels in deze keten heeft invloed op de veiligheid (arbeidsveiligheid, werkplekveiligheid, omgevingsveiligheid en constructieve veiligheid). Hij of zij moet zich daarvan ook bewust zijn en daar naar handelen. Dat is wat "SAMEN VEILIG" inhoudt. In deze editie van onze jaarlijkse Veiligheidskrant ligt de focus op veiligheid in de keten. Hoe werken wij nu echt samen aan veiligheid?



'Veiligheid mag nooit een keuze zijn!'

Fons Stevens, uitvoerder

VEILIGHEID IN BIM-MODEL

Steeds vaker worden veiligheidsmaatregelen opgenomen in het BIM-model. Dit scheelt discussie op de bouwplaats en voorkomt dat de uitvoerder iets over het hoofd ziet.



PAGINA 6

ONGEVAL EN GEDRAG

Om veilig te kunnen werken is een aantal zaken van essentieel belang. Het dragen van PBM's bijvoorbeeld. De meeste ongevallen in de bouw zijn te relateren aan gedrag. Maar wat veroorzaakt onveilig gedrag op een bouwplaats eigenlijk?

PAGINA 3

POTENTIEEL GEVAARLIJK

Bij werken aan het spoor wordt extreem groot materieel en gereedschap gebruikt. Daarnaast werken verschillende disciplines dichtbij elkaar op een vaak klein oppervlak. Potentieel gevaarlijk. Toch kan dit veilig, lees hoe.



PAGINA 9



'Voor-denken, na-denken is te laat.'

Remco van Noordenne, Aboma



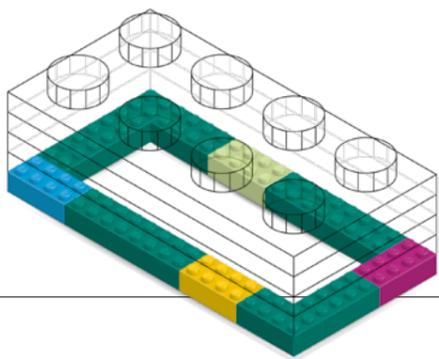
De "SAMEN VEILIG" steen staat symbool voor de bouw, het project. In de steen komt alles samen: van idee tot realisatie. Iedereen in de bouwketen draagt zijn steentje bij om er een veilig project van te maken.



PAG. 8 GEVAARLIJKE STOFFEN



PAG. 10 CULTUURVERANDERING BIJ RET



PLAN-/IDEEËNFASE

Elk project begint met een idee, een plan of een ambitie. Veelal is het een opdrachtgever, klant of de aannemer in de rol van ontwikkelaar die zijn idee verwezenlijkt wil zien. Al snel haalt hij er een adviseur, constructeur, architect of ontwerper bij. In deze fase is het cruciaal om veiligheid in de ideevorming mee te nemen.

Opdrachtgever Adviseur Architect/ontwerper Constructeur



 Topprioriteit voor de bouwbranche

'VEILIGHEID MOET LOS VAN ECONOMISCH BELANG'



Dura Vermeer en het Rijksvastgoedbedrijf ondertekenden de Governance Code Veiligheid in de Bouw. Voor deze krant brachten we Frans van Ekerschot, Chief Safety Officer bij het Rijksvastgoedbedrijf en bestuursvoorzitter Job Dura van Dura Vermeer bij elkaar. Ze reageren op een aantal stellingen én op elkaar.

STELLING 1 Veiligheid heeft topprioriteit als het goed gaat met de bouw en de economie. Als het tegenzit, wordt er direct bezuinigd op veiligheid en prevaleren weer de eigen (financiële) belangen.

Frans: 'Dat laatste mag nooit! Je wilt niet op je geweten hebben dat er een dodelijk ongeval plaatsvindt of een bouwwerk instort. Wij bekijken het integraal, dus zowel de bouwwerk-, bouwplaats- als omgevingsveiligheid. Het veiligheidsniveau staat vast, daaraan wordt niet getornd. Maar om dit te kunnen bereiken, zijn er vele wegen die naar Rome leiden. Als het bijvoorbeeld gaat

om de brandveiligheid, kun je een complex project ook risicogericht in plaats van regelgericht benaderen. Dat maakt het over het algemeen goedkoper.'

Job: 'Veiligheid moet losstaan van het economisch belang van een project. Het behoort een topprioriteit te zijn voor onze branche, in goede én slechte tijden. Beide situaties kunnen trouwens gevaar opleveren. In slechte tijden wordt er laag ingeschreven en te weinig budget voor veiligheid vrijgemaakt. Maar in goede tijden kunnen er door een tekort aan medewerkers veel arbeidsmigranten op een bouwplaats werken, met de bijbehorende communicatieproblemen. Er is dan weliswaar meer geld om aan

veiligheid te besteden, maar in tijden van crisis hebben onderaannemers daar juist meer tijd en aandacht voor.'

Frans: 'De zestien ondertekenaars van de Governance Code gaan de Veiligheidsladder per 1 januari 2021 implementeren in een aanbesteding. Zo'n 12.000 bedrijven krijgen hiermee te maken en zij moeten dus nu al aan de bak. Dit betekent dat ze minimaal moeten voldoen aan trede 2 op de Veiligheidsladder. Ook daarmee willen we veiligheid uit de economische trends houden.'

'MINIMAAL MOETEN VOLDOEN AAN TREDE 2 OP DE VEILIGHEIDSLADDER'

Job: 'Onderaannemers en leveranciers worden hierop beoordeeld tijdens ons inkoopproces. Het vraagt vakmanschap om hun inspanningen op dit gebied te kunnen beoordelen. Zo maken we samen de bouw veilig. Veel partijen gaan nu nog uit van een VCA-diploma: dat is makkelijk, goedkoop en laagdrempelig. Trede 2 of 3 zal meer tijd, energie en geld kosten. Daar moet je doorheen. Onze ambitie voor de keten is trede 4 of 5, maar wij bereiken dat zelf niet als anderen niet meebewegen.'

STELLING 2 VCA en de Veiligheidsladder zijn papieren tijgers om de veiligheid hoger op te tillen. Binnen de branche en bij opdrachtgevers heeft de IF-rate (ongevallenindex) een bijna heilige waarde. Terwijl die eigenlijk een slechte veiligheidsindicator is, omdat er geen relatie is met de ernst van een ongeval.

Frans: 'VCA en de Veiligheidsladder zijn beide belangrijk en zeker geen papieren tijgers. Maar de stelling over de IF-rate kan ik volgen. De externe boodschap die daaraan soms wordt gehangen, maakt het minder waardevol. De IF-rate is verbonden aan het aantal uitgevallen mandagen als gevolg van een ongeval. Onze ernstigste ongevallen gebeur-

den echter ook weleens buiten de bouwplaats, zoals de Schipholbrand. Die vind je dan weer niet terug in de IF-rate. Dat geldt eveneens voor bijvoorbeeld ongevallen die niet leiden tot uitval.'

Job: 'Voor mij is veiligheid een optelsom van acties, waaronder zeker ook VCA en de audits voor de Veiligheidsladder vallen. Maar meten en weten hoort er net zo goed bij. Voor ons is de IF-rate een transparant en objectief middel, waarmee je zowel intern als binnen de branche kunt vergelijken en zien waar je staat. Maar het omvat inderdaad niet alles en geeft ook geen preventieve indicaties.'

Frans: 'Dan gebruiken jullie de IF-rate precies zoals hij bedoeld is; niet om het te verheffen tot een heilig getal. Het is niet een op zichzelf staand iets, maar maakt deel uit van je totale sturing op veiligheid.'

STELLING 3 Het aanstellen van een regievoerder Veiligheid op de bouw (een wens vanuit de Governance Code) helpt niet om de bouwplaats veilig te maken. Wie durft deze zware verantwoordelijkheid aan, terwijl het aandachtsgebied van veiligheid veel te groot is (arbo, gezond werken, constructieve veiligheid, veiligheid in de omgeving)?

Frans: 'Het gaat meestal fout bij faseovergangen, bijvoorbeeld van ontwerpfase naar uitvoeringsfase, maar ook van opdrachtgever naar architectenbureau, aannemer, leverancier et cetera. Wie heeft dan nog in beeld wat er moet gebeuren? Het is overigens geen nieuwe verantwoordelijkheid. We willen hem alleen neerleggen bij een regievoerder die ook het mandaat heeft om in te grijpen.'

Job: 'In de huidige praktijk is de hoofdaannemer vaak de regievoerder, maar je kunt binnen de keten afspreken dat iemand anders die rol vervult. Het zou goed zijn om in de voorfase explicieter te benoemen wie wat doet.'

Frans: 'Precies, maak de wijze waarop je met elkaar praat over en werkt aan veiligheid veel transparanter.'

Job: 'Uiteraard moeten dit mensen zijn die met verstand van zaken kunnen oordelen. Dat kan best een externe constructeur zijn of een ingenieursbedrijf. Maar uiteindelijk moeten de projectleiders - directieleden van opdrachtgever, bouwbedrijf en in de keten - de beslissingen en verantwoordelijkheid nemen.'

STELLING 4 Het belonen van positief veiligheidsgedrag (complimenten, schouderklopjes) motiveert beter dan het hebben van een veilige bouwplaats waar alles goed is geregeld.

Frans: 'In de eerste plaats is een veilige bouwplaats het gevolg van veiligheidsgedrag. Daar begint het mee. Er is genoeg onderzoek naar gedaan: als je iemand straft heeft het effect op de korte termijn, belonen heeft dat op de lange termijn. Belangrijk is volgens mij dat je, op plekken waar het niet lekker loopt, met elkaar in gesprek blijft en een gezamenlijke verantwoordelijkheid vindt om veiligheid naar een hoger niveau te tillen.'

'MET ELKAAR IN GESPREK BLIJVEN EN EEN GEZAMENLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID VINDEN'

Job: 'Belonen moet in principe de basis zijn, in combinatie met onze filosofie van Zien Handelen Leren: iets opsteken van elkaar en het op die manier verder brengen. Informeel over een bouwplaats lopen en mensen erop attenderen dat ze toch maar beter een helm kunnen opzetten, werkt ongelooflijk goed. Betrap je ze er daarna nog een keer op, stuur ze dan van de bouwplaats. Op die manier ingrijpen, moeten we voorlopig nog wel blijven doen om te laten zien dat het ons menens is.'

Frans: 'Die verantwoordelijkheid heb je gewoon. Maar als je ziet dat mensen veiligheid uitdragen, het onderdeel maken van hun werk en er ook anderen op aanspreken, dan verdienen ze een beloning.' ❧

VRAAG & ANTWOORD

WELKE SPECIFIEKE VEILIGHEIDSTRAININGEN ZIJN ER IN 2019 GEWEEST BIJ DIVISIE BOUW EN VASTGOED?

Beoordelen van gevelsteigers, VG-coördinatie uitvoeringsfase, VG-coördinatie ontwerpfase, Regelgeving asbest en fijnstof en de traditionele praktijkdagen. ❧



'Ik geef veiligheid veel aandacht, dus als het nodig is spreek ik anderen erop aan.'

Jos Lammering, timmerman



'Nadenken over veiligheid op de bouwplaats begint al in de ontwerpfase. Als je er al vroeg over nadenkt zijn er bij de realisatie minder problemen.'

Jeroen Krijnders, werkvoorbereider

292

keer was de Life Saving Rule 'Ik accepteer alleen een veilige werkplek' van toepassing.
(divisie Bouw en Vastgoed: 54, divisie Infra: 234, Overig: 4)



Veiligheid en gedrag

GEEF VAKER EEN SCHOUDERKLOPJE

Ondanks de toenemende focus op veiligheid gebeuren er nog steeds teveel ongelukken op de bouwplaats. Inmiddels weten we dat gedrag hierin een grote rol speelt. Maar wat veroorzaakt dit gedrag? Martijn Vos, student Integrale Veiligheid aan de Avans Hogeschool, maakte dit concreet in zijn afstudeeronderzoek "Veiligheidsgedrag. De weg van zien naar handelen?" dat hij uitvoerde bij de divisie Bouw en Vastgoed.

Zoals de meeste bouwbedrijven streeft ook Dura Vermeer naar het terugdringen van onveilige situaties en ongevallen op de bouwplaats. Omdat gedrag hierin een grote rol speelt, bracht Vos voor Dura Vermeer in kaart welke factoren veiligheidsgedrag van bouwplaatsmedewerkers bepalen.

Hij bestudeerde literatuur, interviewde veertien KAM-adviseurs en uitvoerders en stuurde een zorgvuldig opgestelde vragenlijst naar 248 bouwplaatsmedewerkers, die 131 keer werd ingevuld.

UITKOMSTEN

Uit zijn onderzoeksresultaten blijkt dat de meeste ondervraagden "onvoldoende betrokkenheid", "kopieergedrag" en "elkaar niet aanspreken", als belangrijkste oorzaken zien van onveilig gedrag op de bouwplaats. Maar ook het "ontbreken van consequente controles", "te weinig toezichthouders en personeel" en een "te krap tijdsbestek" worden vaak genoemd. Bovenaan de lijst prijkt "planning". 'Zowel KAM-adviseurs als uitvoerders en timmermannen

geven aan dat een te krappe planning onveilige situaties creëert,' zegt Vos. 'Dat leidt tot hoge werkdruk en een negatieve cultuur. Volgens de ondervraagden worden bovendien in de werkvoorbereiding te vaak nog onbewust keuzes gemaakt die onveiligheid in de hand kunnen werken.'

PERSONEELSTEKORT

Personeelskrapte komt veiligheid ook niet ten goede. 'Omdat de vraag naar bouwplaatsmedewerkers groter is dan het aanbod, is het een uitdaging om op de bouwplaats altijd alle partijen te laten voldoen aan de veiligheidsnorm van Dura Vermeer. Nadenken over hoe je de beste mensen aan je kunt binden is dus belangrijk.'

Het planningsprobleem kan volgens de ondervraagden worden ondervangen door veilig-

heid van buiten naar binnen te brengen. 'Dan zou men in het voortraject vaker veiligere keuzes maken. Ook het betrekken van een QHSE-/KAM-adviseur of uitvoerder in de ontwerp- en ontwikkelfase kan bijdragen.'

AANBEVELINGEN

Dura Vermeer doet al veel om de veiligheid te vergroten. 'Hierin schuilt echter een gevaar. Bouwplaatsmedewerkers zien door de bomen het bos niet meer. Het is beter om één pijnpunt volledig aan te pakken, dan meerdere een beetje', zegt Vos.

'KRAPPE PLANNINGEN LEIDEN TOT HOGE WERKDruk EN EEN NEGATIEVE CULTUUR'

Zijn grootste aanbeveling is tevens de gemakkelijkste: Geef elkaar vaker een schouderklopje. Vos: 'Uit de vragenlijsten blijkt dat het gros van de bouwplaatsmedewerkers denkt dat een schouderklopje of verbale beloning al zou bijdragen aan meer betrokkenheid en een betere cultuur op de bouwplaats.'

15

Soms zijn er op één bouwplaats medewerkers van maar liefst vijftien verschillende nationaliteiten druk aan het werk.



SAVE-APP

Inmiddels kent iedereen hem wel: de SAVE-app. Een handige tool op je mobiel waarmee je (on)veilige situaties, (bijna)ongevallen, agressie en geweld kunt melden. De noodzaak van melden is nog niet bij iedereen prioriteit. KAM-manager Ronald de Groot: 'Bij de divisie Bouw en Vastgoed zien we een toename in het aantal meldingen, maar we zien ook dat met name timmermannen dit instrument nog niet gebruiken.'

Melden is zinvol, omdat zo ook "binnen" een helder beeld ontstaat van de situatie "buiten". Dat is belangrijk, want dan kunnen terugkerende situaties worden aangepakt. De Groot: 'Op basis van de hoeveelheid meldingen en de relatie tot gedragsregels zien we dat veel ongevallen voorkomen kunnen worden, als we menselijk handelen veranderen. Geen onveilige werkplek accepteren, niet werken met ondeugdelijk gereedschap, geen werk doen waarvoor je geen training hebt gekregen en bezint eer ge begint.'

DE CIJFERS:

In totaal zijn er 774 meldingen gemaakt in de SAVE-app door medewerkers van de divisie Bouw en Vastgoed. Gemiddeld komen er zo'n 65 meldingen per maand binnen. Het percentage wat regelmatig gebruik maakt van de SAVE-app is 9 procent. Dat zijn medewerkers die 10 of meer keer hebben gemeld. 42 procent heeft de app 1 keer uitgeprobeerd. Medewerkers van de divisie Infra deden 691 keer een melding in de SAVE-app. Dat zijn gemiddeld 57 meldingen per maand. 23 personen deden 7 of meer meldingen, 6 personen meldden 15 keer of meer. 189 personen deden 6 of minder meldingen. 52 procent heeft de app 1 keer uitgeprobeerd.

MELDINGEN 2019



INCIDENTEN

274

Bouw: 214
Infra: 60



ONVEILIGE SITUATIES

811

Bouw: 360
Infra: 451



VEILIGE SITUATIES

290

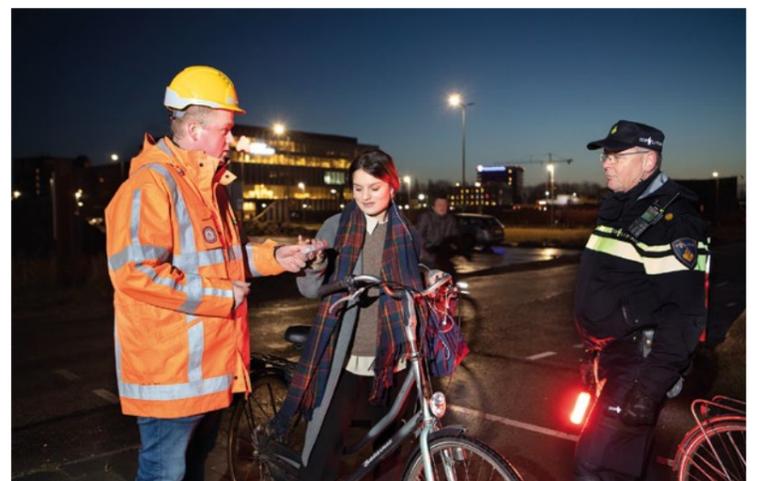
Bouw: 183
Infra: 107



AGRESSIE

22

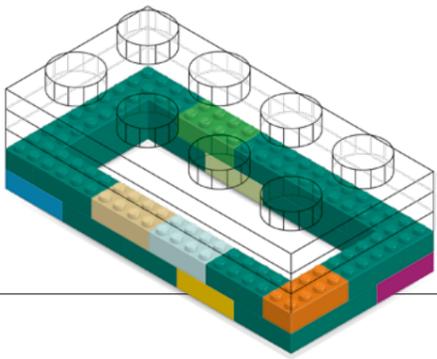
Bouw: 14
Infra: 8



ACTIE GRATIS FIETSLAMPJES

Dura Vermeer heeft samen met de plaatselijke politie op het project Nieuw-Rhijngeest in Oegstgeest gratis fietslampjes uitgedeeld aan fietsers zonder goede verlichting.

Langs dit project fietsen dagelijks veel mensen. Met deze actie vroeg Dura Vermeer aandacht voor de veiligheid van zowel het eigen personeel als fietsers. Chauffeurs van Dura Vermeer kunnen fietsers zonder verlichting namelijk nauwelijks zien in het donker. Dit zorgt regelmatig voor onveilige situaties.



TENDER- OF AANBESTEDINGFASE

We hebben een idee van hoe ons project eruit komt te zien, in grote lijnen of aan de hand van een programma van eisen. Nu zoeken we een partij die het voor ons kan "maken". We gunnen één-op-één of schrijven een tender/aanbesteding uit. Veiligheid mag ook in deze fase niet worden overgeslagen.

 Tendermanager  Projectleider  Veiligheidskundige  Bevoegd gezag



VEILIGHEID IN AANBESTEDING EN CONTRACTEN

Het aantal ongevallen met verzuim is onder personeel van onderaannemers en onder eigen werknemers nagenoeg gelijk. Dat blijkt uit een analyse van ongevals cijfers bij de divisie Bouw en Vastgoed. Wel is de ernst van de ongevallen onder onderaannemers vaak groter. In veel gevallen zien we dat gedrag de bronoorzaak is.

In 2014 heeft Dura Vermeer bij haar eigen organisatie een cultuurscan laten uitvoeren op het gebied van veiligheid. Op basis van de uitkomsten is een intensieve gedragscampagne gestart. Sindsdien is het aantal ongevallen gehalveerd.

Omdat iedereen op onze bouwplaatsen bijdraagt aan een goede veiligheidscultuur zullen we ook allemaal de schouders eronder moeten zetten. De divisie Bouw en Vastgoed heeft zich inmiddels laten certi-

ficeren voor de Veiligheids ladder en vraagt haar onderaannemers dit ook te doen. We helpen hen dit te realiseren voor 2021, want dan wordt dit een gunningscriterium.

Samen werken aan een verbetering van de veiligheids cultuur is leuk en zinvol. Door dit samen te doen, maken we de veilige bouwplaats echt mogelijk. »



Meer informatie:
gc-veiligheid.nl/veiligheid-in-aanbesteding-via



VEILIGHEIDSLADDER

Divisie Bouw en Vastgoed is voorgedragen voor certificering op trede 3 van de Veiligheids ladder (berekenend). Divisie Infra zit op trede 4 van Veiligheids ladder (proactief). Dura Vermeer Railinfra, het spoorbedrijf van Dura Vermeer, is zelfs gecertificeerd op trede 5 (vooruitstrevend). »

VRAAG & ANTWOORD

WAT ZEGT EEN IF-GETAL EIGENLIJK?

Dit getal is het aantal collega's dat per miljoen gewerkte uren heeft moeten verzuimen door een ongeval. Let er hierbij op dat de IF niets zegt over de ernst van het ongeval. Daarom kun je IF-getallen niet zomaar met elkaar vergelijken. »



HET WEEKBORD

sten bespreken we de voorgaande week en de komende week met bouwplaatsmedewerkers en opdrachtgever', zegt uitvoerder Ruurd van der Schaar van Dura Vermeer. 'Wat is er gebeurd, wat gaat er gebeuren? Hoe pakken we dit aan?'

Van der Schaar laat hierin alle bouwplaatsmedewerkers meedenken: 'Dat levert hele creatieve

Om veiligheidsissues te tackelen werd op het Shell-project gebruik gemaakt van een weekbord. 'Tijdens deze wekelijkse bijeenkom-



 Veiligheid diep in het DNA

PRIJS NIET BEPALEND BIJ GUNNING SHELL

Shell heeft de tuin rond haar Technology Centre aan de Amsterdamse Grasweg omgevormd tot een semi openbaar terrein, waarvan ook buurtbewoners gebruik kunnen maken. Dura Vermeer voerde de werkzaamheden uit. In de gunning van dit project speelde veiligheid een grote rol.

Het was niet om de prijs dat Dura Vermeer dit buitenterrein mocht aanpakken, weet Daniël Holleman, projectmanager namens Shell. 'Shell heeft veiligheid hoog in het vaandel staan. Dura Vermeer verraste ons door in te schrijven met een compleet integrale aanpak.'

Het tenderteam van Dura Vermeer had zelfs aanvullende suggesties op de uitvraag. 'Er werd ons bijvoorbeeld geadviseerd om een minder glad type asfalt te gebruiken, dan in het ontwerp was opgenomen', zegt Holleman. 'Terwijl de gunning nog niet had plaatsgevonden.'

VEILIGHEID ALS COMMERCIËEL MIDDEL

Een behoorlijk uitzonderlijke situatie, weet de projectmanager: 'Vaak wordt veiligheid ingezet als commercieel middel. Bij Dura Vermeer zit veiligheid diep in het DNA. We hadden maar een paar woorden nodig om tot een goed veiligheidsplan te komen. Van begin tot eind is gezamenlijk gezocht naar de beste oplossingen.'

Roelof Bouhuis was als OHSE-adviseur van Dura Vermeer bij het project betrokken: 'Iedereen krijgt bij ons de training Zien Handelen Leren, dat betaalt zich terug op de bouwplaats. Wij voelen ons allemaal verantwoorde-

'DURA VERMEER VERRASTE ONS MET EEN COMPLEET INTEGRALE AANPAK'

lijk voor veiligheid en wijzen niet naar elkaar. Als wij een betere oplossing denken te weten, delen we die met de opdrachtgever.'

CO-CREATIE

Zo'n "co-creatie", zoals Holleman het noemt, leidt tot een veilige bouwplaats en dat zie je terug in de ongevals cijfers. 'Er zijn geen ongevallen gebeurd op het project, terwijl hier toch elke dag 1000 mensen over de bouwplaats liepen of fietsten.' »



15.000

Vier medewerkers sneden zich lelijk in de vingers in 2019. Veel leed en een kostenpost van minstens vijftienduizend euro.



'Collega's die werken met aandacht voor de veiligheid van anderen. Dat is voor mij samen veilig op de bouwplaats.'

Koen van de Loo, werkvoorbereider

VGM Tender Check

CONSTRUCTIEVE VEILIGHEID BORGEN

Steeds beter en completer wordt er naar veiligheid gekeken in de tenderfase van projecten. Om veiligheidsrisico's al in deze fase goed in kaart te brengen heeft Dura Vermeer de VGM Tender Check ontwikkeld. Sindsdien wordt elk landelijk infraproject aan de hand hiervan beoordeeld.

Veiligheidsbewustzijn groeit. Bij Dura Vermeer, maar ook bij opdrachtgevers. Veiligheid maakt dan ook steeds vaker onderdeel uit van een uitvraag. 'In de tenderfase moet dus al worden nagedacht of de veiligheid geborgd is', zegt Peter ter Sluis, tendermanager bij Dura Vermeer.

VEILIGHEIDSBEWUSTZIJN

'Onze directie heeft veiligheid erg hoog in het vaandel staan. Hierdoor is het algemene niveau van veiligheidsbewustzijn onder alle medewerkers behoorlijk hoog. Ongevallen als

de in 2018 ingestorte parkeergarage in Eindhoven maken dat bewustzijn nog groter. Menselijk falen was hier een oorzaak. Dat heeft ertoe geleid dat we onszelf afvroegen hoe wij bijvoorbeeld constructieve veiligheid borgen.'

Uit deze zelfreflectie is de VGM Tender Check ontstaan. 'De QHSE-afdeling was incidenteel betrokken bij tenders', zegt QHSE-adviseur Frans Bezemer. 'Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht was voor veiligheid, maar het is ook niet corebusiness van een tenderteam. Door de VGM Tender Check samen

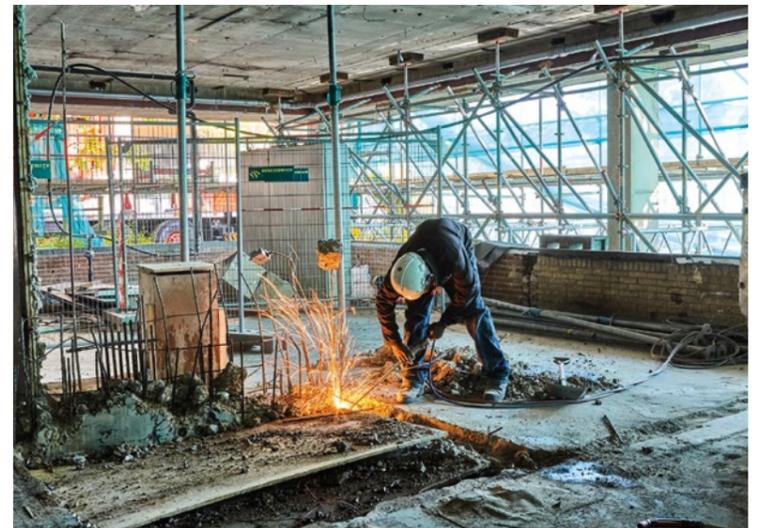
met QHSE uit te voeren, worden (integrale) veiligheidsrisico's en hoe we die kunnen beheersen in beeld gebracht. Het verkleint de kans dat het tenderteam zaken over het hoofd ziet.'

ALLE PROJECTEN

De VGM Tender Check wordt nu met name bij grote landelijke projecten uitgevoerd. 'Eigenlijk zou een dergelijke check op alle projecten van Dura Vermeer moeten worden toegepast', vindt Ter Sluis. 'Dankzij deze check weten we of onze eigen veiligheidskennis volstaat of dat we in bepaalde fasen van het project een veiligheidskundige erbij moeten halen.'

'DANKZIJ DEZE TEST WETEN WE OF ONZE EIGEN VEILIGHEIDSKENNIS VOLSTAAT'

Ter Sluis denkt dat veiligheidsrisico's nog verder omlaag kunnen door in de tenderfase al kritischer te kijken naar onderaannemers. 'Ons niveau van kennis op het gebied van veiligheid is misschien hoog, maar we besteden veel uit. Ik vind dat al in de tenderfase beter gecontroleerd mag worden of onze onderaannemers ook daadwerkelijk dezelfde veiligheidscultuur hebben.'



HET NIEUWE VEILIGHEIDSDENKEN

BEST PRACTICE

Om de kans op ongevallen bij de circulaire transformatie van het voormalig Fluor-kantoor in Haarlem te minimaliseren, is bijzonder kritisch gezocht naar de perfecte slooppartner. 'We hebben gekozen voor de best practice en niet voor de laagste prijs.'

Het Fluor-pand wordt tot op het betonnen casco gestript en getransformeerd tot een appartementencomplex. Een uitdagend werk omdat op het terrein ook nieuwbouwwoningen (Elements) worden gebouwd, er een belangrijke gasleiding ligt én omdat de bouwplaats vlakbij een druk verkeersknooppunt ligt. 'Dit is allemaal van invloed op de veiligheid', zegt projectorganisator Henk van der Pol.

Om de veiligheid te borgen in de slooffase is het tenderteam met KAM-manager Ronald de Groot om tafel gegaan. Samen zijn ze gekomen tot een aantal kritische vragen aan drie potentiële slooppartijen. 'Na nare ervaringen uit het verleden, onder meer bij de demontage van een liftinstallatie, hebben we besloten dit project anders aan te pakken', zegt Jaco Plompen, directeur bij Dura Vermeer.

'Er was een tijd waarin BPM's voldoende waren', zegt Van der Pol. 'We focusten ons op de tien centimeter om ons heen. Die cirkel is steeds groter geworden. De fase waarin we over veiligheid nadenken is steeds verder naar voren gekomen. Vroeger deed de uitvoerder dat, nu doen we het al in de ontwerpfase. Dat is het nieuwe veiligheidsdenken.'

'We wilden bij de demontage van Fluor precies weten hoe de slopers de communicatie en de veiligheid rond het gebouw organiseren en hoe ze materieel en materialen verticaal en hori-

zontaal transporteren', vertelt tendermanager Taco Jurrema. 'Ook hebben ze allemaal een plan van aanpak gemaakt voor het demonteren van de liftinstallatie.'

Plompen: 'We hebben niet gekeken naar de laagste prijs, maar gekozen voor de partner die het beste past bij onze hoge veiligheidseisen. Onze keuze is gevallen op Foekens uit Zaandam.'

CIRCULAIR

De grondstoffen die bij de transformatie vrijkomen, worden waar mogelijk hergebruikt. Plompen: 'We hebben dit pand acht jaar geleden in bezit gekregen, toen we een nieuw kantoor voor Fluor ontwikkelden in Hoofddorp. De deal was dat we het oude gebouw overnamen. Helemaal slopen was de makkelijkste optie geweest. Maar nu is het een visitekaartje van veilig en duurzaam werken. Wij zijn er trots op dat we deze puzzel hebben opgelost en verheugen ons om aan de slag te gaan.'

SNIJVERWONDINGEN VERLEDEN TIJD

Alle timmerlieden van de divisie Bouw en Vastgoed ontvangen dit jaar een nieuw afbreek/insteekmes, die de kans op snijverwondingen door uitschieten enorm reduceert. We durven zelfs te zeggen dat met dit nieuwe mes snijverwondingen verleden tijd zijn.

Jaarlijks zien we veel incidenten met snijwonden. In 2019 waren dat er zelfs opvallend veel. In totaal gaat het om vier incidenten met totaal zestien verzuimdagen. Naast pijn en ongemak, praten we al snel over een kostenpost van 15.000 euro. Dat is onacceptabel, dus de hoogste tijd voor bronaanpak.

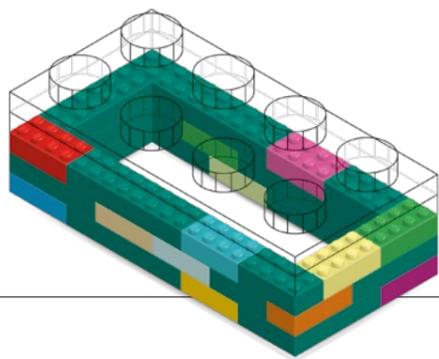
We zijn op zoek gegaan naar de beste vervanger om snijwerkzaamheden veilig uit te voeren. Die hebben we gevonden en dit mes is onlangs getest door een aantal kritische gebruikers. Op basis van de terugkoppeling is besloten het nieuwe veiligheidsmes eerst te verstrekken bij twee werkmaatschappijen van de divisie Bouw en Vastgoed om een goed beeld te krijgen van de gebruikerservaringen.



VRAAG & ANTWOORD

HOE ZIT HET OOK ALWEER MET DE VEILIGHEIDSBRIL?

Je krijgt hem van je werkgever. Je moet hem altijd bij je dragen. Jij bepaalt zelf wanneer je hem opzet.



VOORBEREIDINGSFASE

Uit de tender of aanbesteding rolt een bouwer die het project gaat maken. De bouwer start op papier zijn voorbereidingen en neemt daarin veiligheid op, soms tot in detail. Op Arbo-technisch niveau, constructieve veiligheid, maar ook bouwplaats- en omgevingsveiligheid komen aan bod. Hoofdzaken worden bijzaken en andersom.



Projectmanagement



Veiligheidskundige



Omgevingsmanager



BIM-engineer



Onderaannemer



Omgevings- en verkeersveiligheid

RISICO'S BEPERKEN IN PLANVORMING

Bij sommige projecten maakt veiligheid een essentieel onderdeel uit van de gehele planvorming. Een voorbeeld hiervan is de transformatie van de Zoetermeerse stadhuisstoren naar luxe appartementen. Veiligheidsmaatregelen werden in BIM al ingetekend.

Er kleven nogal wat veiligheidsrisico's aan de omvorming van een kantoorpand naar een woontoren middenin een stadscentrum, boven publieke gebouwen en naast een marktplein. Zeker als de eerste vijf verdiepingen tijdens de bouw in gebruik blijven. Bij een dergelijk project moet al in een vroeg stadium goed worden nagedacht over zaken als omgevingsveiligheid en verkeersveiligheid. 'We bouwen boven een belangrijke doorgang van de markt naar het centrum, op het marktterrein worden bovendien evenementen gehouden', zegt

BIM engineer Jacco Hopman. 'Om de veiligheid van alle betrokkenen te borgen, hebben we vooraf een bouwveiligheidsplan en een verkeersplan gemaakt.'

BIM-SCHETSEN

Hopman schetste vooraf alle grote veiligheidsmaatregelen in BIM (zie afbeeldingen onder). In een later stadium zijn deze verder uitgewerkt in 2D. In deze schetsen is onder meer een crashdeck opgenomen. 'Dat is een

'OM ALLES IN GOEDE BANEN TE LEIDEN IS WEKELIJKS OVERLEG'



raamwerk dat onverhoeds vallende objecten opvangt tijdens de sloop en de bouw', legt hij uit. 'Je moet altijd rekening houden met vallende voorwerpen ongeacht de beheersmaatregelen.'

Een aantal keer was ontruiming van de ondergelegen gebouwen nodig, omdat er dusdanig zware dingen werden gehesen, waar zelfs een crashdeck niet tegen bestand is. 'Om alles in goede banen te leiden is elke week overleg met de gemeente', zegt hoofduitvoerder Johan van Bokhoven. 'Hierin stemmen we onze plannings op elkaar af.'

EXTRA BOUWLIFT

Omdat gewerkt wordt op een postzegel, is geprobeerd het aantal kraanbewegingen te minimaliseren. 'We zijn meteen gestart met twee bouwlijften, waarvan één verhoogde. Die tweede extra verhoogde lift is iets duurder, maar dat maakt het werk soepeler en vooral veiliger', aldus Van Bokhoven.

In zijn schetsen nam Hopman ook een schutting mee die voorbijgangers beschermt tegen het risico op vallend materiaal, hoe klein het risico ook is. 'Dat klinkt simpel, maar daar zit flink wat rekenwerk in. De afstanden zijn bijvoorbeeld belangrijk, net als materiaalkeuze en stuitergevaar.' De Richtlijn Bouw en Sloopveiligheid vormde hierin een leidraad.

Van Bokhoven: 'Dat soort ogenschijnlijk kleine dingen, zijn hier geen bijzaak, maar hoofdzaak. De werkmethodes en logistiek zijn vooraf minutieus uitgedacht en dat pakt nu goed uit. Vooraf kost het wat meer tijd, maar het verdient zich in de uitvoering dubbel en dwars terug.' ↪



Hightech-middelen meten geluidsoverlast, trillingen en verontreinigende stoffen. Verontreiniging wordt gemeten door de eNose en luchtpompjes met meetbuisjes, die worden geanalyseerd in een laboratorium. Alle metingen worden geregistreerd in de controlekamer in de uitvoerderskeet.



Een containerschip brengt vervuilde grond naar een erkend verwerker. De grond wordt gereinigd en krijgt een nieuwe bestemming.



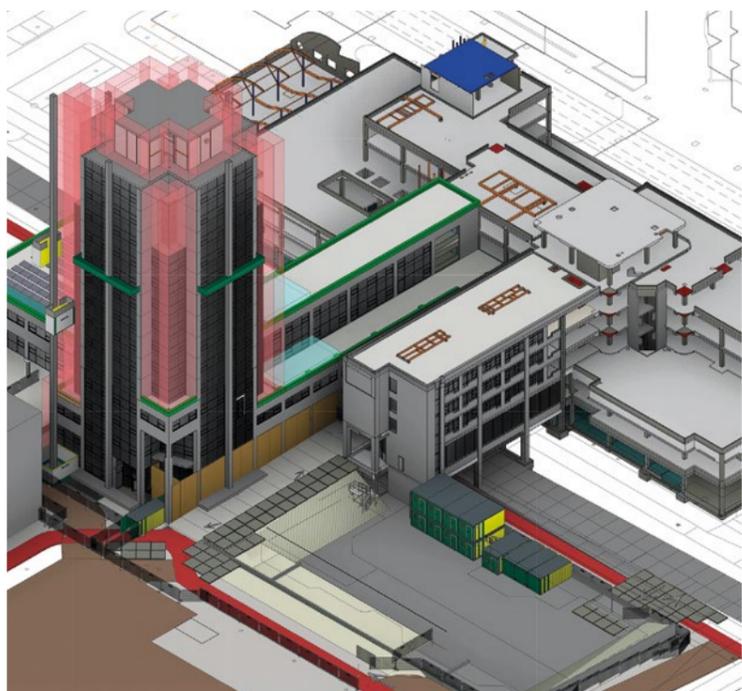
Al het onttrokken water wordt in een waterzuivering gereinigd, voordat het wordt geloosd.



Om precies te bepalen waar zich de verontreiniging bevindt, wordt een drone gebruikt om in te meten.

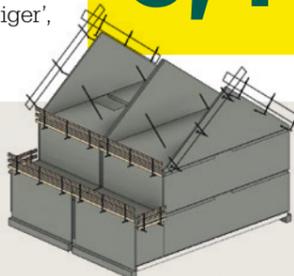


De sanering wordt grotendeels uitgevoerd in een tent.



5,4

is de IF-rate bij de divisie Bouw en Vastgoed. Per miljoen gewerkte uren raken er gemiddeld zes medewerkers betrokken bij een letselongeval.



RANDBEVEILIGING IN BIM-MODEL VAN DE SNIEP

Ook bij de bouw van De Sniep, vijftig grondgebonden woningen in Diemen, zijn veiligheidsaspecten meegenomen in het BIM-model. Het was op verzoek van uitvoerder Peter Bloemendaal dat BIM-modeller Rami Ibrahim randbeveiliging in het BIM-model van dit project opnam. 'Dit scheelt een hoop discussie op de bouwplaats', weet de uitvoerder. 'Want randbeveiliging is nu al opgenomen in de werkplannen. Zo weten we precies wat we moeten doen.'

Het is geen alledaagse zaak dat veiligheidsaspecten worden meegenomen in een BIM-model. 'Normaal bestaat een BIM-model uit drie componenten: constructie, bouwkundig en installatie', zegt Ibrahim. 'Veiligheid is hierin niet opgenomen. Dat is de verantwoordelijkheid van de uitvoerder.'

Door veiligheidsaspecten toe te voegen aan een BIM-model, kunnen we volgens Ibrahim een hoger niveau van veiligheid borgen met minder faalkosten. 'Simpelweg omdat vooraf

beter is nagedacht. De uitvoerder kan niets op het gebied van randbeveiliging vergeten.' Ibrahim pleit er dan ook voor dat dit vaker gebeurt: 'Het probleem zit hem vooral in de kosten. Die worden nog niet meegenomen in de offerte. Wij doen dit nu uit onszelf, maar wie weet gaat het ooit onderdeel uitmaken van de uitvraag.' ↪

VRAAG & ANTWOORD

HOE WERKT EEN OOGSPOELFLES?

Een oogspoelfles of oogdouche bevat vloeistof om het oog intensief te reinigen na blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Door in de fles te knijpen wordt het oog met een zachte straal schoongespoeld en kan de schadelijke stof worden geneutraliseerd. ↪



'ANNA (Altijd Navragen, Niet Aannemen) is onze beste vriendin. Wat we veilig vinden, hoeft niet veilig te zijn!'

Pieter Visser, Aboma

13 ongelukjes waarbij sprake was van vallen, verzwikken of struikelen. Besteed aandacht aan een schone en vlakke werkvloer.



Lage concentraties verontreiniging worden gemeten met een Mobile GasGramatograaf.

Ventilatoren zorgen voor verse lucht in de tent. Afgezogen lucht wordt gereinigd voordat het naar buiten gaat.

Vrachtwagens met volle containers worden in de luchtsluis ontdaan van verontreinigde grond.

Geladen containers worden op onderdruk gezet zodat er geen emissie vrijkomt tijdens het transport van verontreinigde grond.

Door meters op kleding en in de tent, kan de uitvoerder realtime zien aan welke concentraties medewerkers worden blootgesteld.

Door graafmachines met een cabineoverdruk-systeem, wordt de machinist niet blootgesteld aan verontreiniging.

Een nevelkanon beperkt emissie bij het ontgraven. Medewerkers worden hierdoor niet blootgesteld aan hoge concentraties verontreiniging.

Meting van concentraties luchtverontreiniging in de tent.

Medewerkers werken maximaal 2 uur aansluitend.

Bedrijven en instellingen rond het terrein kunnen vragen stellen tijdens een wekelijks inloopspreekuur.

EXTREEM VERVUILDE GROND VEILIG SANEREN

Het voormalig EMK-terrein in Krimpen aan den IJssel is één van de meest vervuilde plekken van Nederland. Jarenlang verwerkte Exploitatie Maatschappij Krimpen er afvalstoffen afkomstig uit de chemische industrie en ziekenhuizen. Door te werken in een tent (1.170m x b.50m x h.12m) en met state-of-the-art apparatuur, kan de ernstig verontreinigde grond veilig en zonder (stank)overlast voor de omgeving worden gesaneerd. Deze werkwijze is in Nederland op deze schaal niet eerder toegepast.

VEILIGSTE TRANSPORTBEDRIJF VAN NEDERLAND

Eén van de veiligste partners van Dura Vermeer is Vrijbloed Transport. Bij dit Haarlemse familiebedrijf zit veiligheid diep in het DNA. Niet voor niets won het bedrijf onlangs de TVM Award "Veilig Transport".

Vrijbloed Transport rijdt met 130 grote vrachtwagens door drukke steden. Veiligheidsrisico's zijn dus groot. Desondanks mag het bedrijf zich het veiligste transportbedrijf van Nederland noemen. En dat is geen toeval. 'Veiligheid is bij ons een speerpunt', vertelt Mathijs Vrijbloed.

Om die reden maakt het bedrijf keuzes die verder gaan dan de wet voorschrijft. 'We richten ons op het vergroten van het zicht

van chauffeurs. Bijvoorbeeld door te rijden met vrachtwagens met lagere cabines, waardoor dodehoekzones worden verkleind. Ook gebruiken we een achteruitrijcamera en een dodehoekcamera. We willen graag vooruitstrevend zijn, dus als er morgen betere camera's of sensoren op de markt komen, rusten we nieuwe vrachtwagens daarmee uit.' Daarnaast focust Vrijbloed op zichtbaarheid van de gevaren voor medeweggebruikers. 'Wij

geloven dat zij veiligere keuzes maken als ze de gevaren van vrachtwagens beter herkennen.' Daarom rijden de Vrijbloed-wagens met een dodehoeksticker, die aangeeft waar de dode hoek/gevarenruijme van de vrachtwagen zit. 'Voor jeugd tussen de 10 en 18 jaar hebben we een gevarentraining ontwikkeld, die we geven op scholen in de buurt van bouwprojecten.'

Dat Vrijbloed met deze maatregelen een prijs heeft gewonnen, is "heel mooi", maar geen doel op zich: 'Wij zien het als onze maatschappelijke taak om veiligheid te borgen.'



VRAAG & ANTWOORD

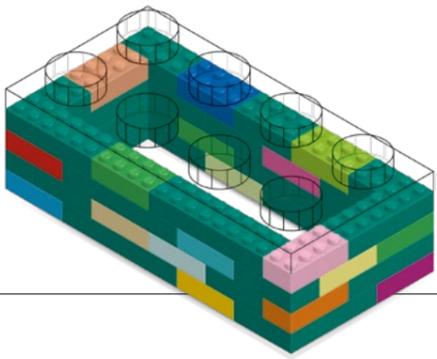
WAT IS DE BELANGRIJKSTE OORZAAK VOOR HET OPTREDEN VAN EEN INCIDENT BIJ DE DIVISIE BOUW EN VASTGOED?

Het blijkt dat in bijna de helft van de incidenten de oorzaak herleid kan worden naar het accepteren van een onveilige werkplek en het niet toepassen van LMRA.



'Veilig werken. Dat moeten we met z'n allen willen en gewoon doen!'

Wouter de Mol, projectleider



UITVOERINGFASE

Het werk is voorbereid en klaar voor de eerste paal. Nu gaat het echt beginnen. Er zijn nog niet veel partijen "buiten" bezig, maar het worden er steeds meer. Bij de bouw van het EMA-kantoor in Amsterdam waren er in de piek wel 700 man aan het werk. Alleen "samen" houden we het voor iedereen op de bouw veilig.



Bouwplaatsmanager



Veiligheidskundige



Toezichthouder



Materieeldienst



Leverancier



VRAAG & ANTWOORD

MAG IEDEREEN LASTEN AANSLAAN OP EEN BOUWPLAATS?

Nee, je moet daarvoor bevoegd zijn. Dat blijkt uit een BLVA-certificaat. Bij Dura Vermeer mag je wel lasten aanslaan na een goede instructie op basis van een Veilig Hijsen Kaart door de uitvoerder. »

ONDERZOEK CHROOM-6

Chroom-6 is in relatie gebracht tot mogelijke gezondheidsrisico's. Deze stof is onder meer gebruikt in de conservering van metalen onderdelen.

Blootstelling kan optreden bij het bewerken (bijv. schuren, lassen, stralen of slijpen) van Chroom-6-houdende verflagen. Opname in het lichaam kan via de huid, inhalatie of spijsvertering gebeuren. Op termijn kan dit leiden tot ernstige gezondheidsproblemen.

Dura Vermeer heeft onafhankelijk onderzoek laten doen naar de aanwezigheid van Chroom-6 in het eigen materieel. Aangezien er geen materieel van Dura Vermeer waarop Chroom-6-houdende verf is toegepast of wordt bewerkt op projecten is er geen risico voor mens en omgeving. Het grootste risico vinden we bij renovatieprojecten. Niet alleen metalen voorwerpen zijn verdacht, ook op houten onderdelen kan Chroom-6-houdende verf zijn toegepast. Vandaar dat ook hier de ketenverantwoordelijkheid belangrijk is. De eigenaar van een gebouw dat in aanmerking komt voor renovatie of herbestemming, moet beginnen met een inventarisatie. Op de site van Inspectie SZW staat veel informatie over hoe je dat kunt aanpakken. »

 Samenwerken met Toxic

OMGAAN MET GEVAARLIJKE CMR-STOFFEN

In de bouw- en infrasector wordt veel gewerkt met gevaarlijke stoffen. Maar hoe gevaarlijk zijn deze stoffen eigenlijk en wat moet je doen bij calamiteiten? Om dit helder in beeld te krijgen zocht Dura Vermeer samenwerking met Toxic.

Veiligheid is al jaren een speerpunt in de bouw. 'Vaak ging het echter om zogenoemde "harde veiligheid" zoals vallen van hoogte. Maar we mogen het werken met gevaarlijke stoffen niet vergeten', zegt OHSE-adviseur Theo Baggerman.

Schilders werken bijvoorbeeld veel met terpentijn. Baggerman: 'De dampen hiervan zijn giftig. Niet iedereen is ervan op de hoogte dat er ook varianten zijn die minder schadelijk zijn. Als dit verandert kan in de inkoopfase al een andere keuze worden gemaakt.'

BELEID

Om die reden heeft Dura Vermeer beleid gemaakt op het werken met gevaarlijke CMR-stoffen. CMR staat voor Carcinogeen, Mutageen en Reprotoxisch. Om schadelijke producten in kaart te brengen en het niveau van bewustzijn te vergroten, zocht

Baggerman vorig jaar samenwerking met Toxic. 'Met onze oplossingen kunnen bedrijven medewerkers wijzen op de gevaarlijke stof waarmee ze werken en hoe ze hiermee op een veilige manier kunnen omgaan', zegt Bert Pijfers, general manager bij Toxic.

Dat kan bijvoorbeeld door het opstellen van overzichtelijke Werkplek Instructiekaarten (WIK). 'Als er een nieuw product wordt aangeschaft, komt dat al snel met tien pagina's veiligheidsinstructies', aldus Baggerman. 'Dat leest geen bouwplaatsmedewerker. Toxic zorgt nu voor heldere, korte omschrijvingen in WIK's en trainingen op de werkvloer.'

SAVE-APP

Die WIK's zijn toegevoegd aan de SAVE-app. Baggerman: 'Hierin staan de gevaarlijke stoffen die we gebruiken. Als een collega onverhoopt iets heeft binnengekregen, kun je in de app

bijvoorbeeld vinden of hij moet braken of water drinken. Cruciale informatie die van levensbelang kan zijn.' Daarnaast is er ook informatie te vinden over de opslag en afvoer van de gevaarlijke stoffen.

Voor veel bedrijven is het confronterend wanneer ze ontdekken hoe onveilig sommige stoffen zijn. 'Dat Dura Vermeer beleid heeft gemaakt op het wer-

ken met gevaarlijke CMR-stoffen is vooruitstrevend in deze branche', zegt Edwin Ferdinandus, veiligheidskundige bij Toxic. 'Pas met beleid kun je echte veranderingen doorvoeren. Gelukkig hebben steeds meer grote bouwbedrijven het opzetten van dit beleid op hun vizier.' »

'CRUCIALE INFORMATIE DIE VAN LEVENSBELANG KAN ZIJN'



Meer weten over CMR-stoffen? Check de SAVE-app waarin de WIK's zijn opgenomen.

FEITEN & CIJFERS

80% van de ondernemers weet niet precies met welke chemische producten ze werken

Een gevaarlijke stoffenregister is verplicht voor elk RI&E-plichtige organisatie

51% van de ondernemers weet niet wat te doen bij calamiteiten (met gevaarlijke stoffen)

>50% van de tijd van de veiligheidsprofessional gaat verloren aan administratie in plaats van aan controle op (chemische) veiligheidsmaatregelen op de werkvloer

1,31

is de IF-rate bij de divisie Infra.

Per miljoen gewerkte uren raken er gemiddeld twee medewerker betrokken bij een letselongeval.

ADVERTENTIE

Toxic.nl
Uw partner bij veilig werken met chemische producten

's Ochtends ga je er heen en 's avonds kom je er vandaan. Je werk. Maar wat als je het werk mee naar huis neemt? Wat als je door een ongeval of ziekte niet meer lekker thuis kunt komen. Jaarlijks worden er duizenden mensen onnodig ziek van hun werk met chemische producten. En dat gebeurt hier, in Nederland.

We kunnen niet meer zonder chemie, maar we zijn er wel verantwoordelijk voor om hier veilig mee om te gaan. En dat doen we samen. Met kennis, kunde en bewustwording. Het vraagt veel moed om nu te kiezen voor iets waar je het effect pas veel later van zal merken. Toch zijn dat de keuzes die het verschil maken.

Wij werken aan een wereld waarin werk geen leven meer kost. Zodat iedereen die jij lief hebt, ook weer gezond thuiskomt.

Toxic is partner van Dura Vermeer bij veilig werken met chemische producten. Kijk op Toxic.nl welke (gratis) ondersteuning wij u bieden.

TOXIC





5 Dura Vermeer Railinfra certificeerde zich als enige bedrijf in de spoorbranche op trede 5 van de Veiligheidsladder.



'Veiligheid begint in het voortraject met onze bouwpartners, niet tijdens het project. Eerder nadenken over veiligheid is dus van groot belang.'

Atilla Arslan, uitvoerder



Uitvoerder Jasmijn Heirsch

Buitendienststelling noodzakelijk

VEILIG WERKEN AAN HET SPOOR

Spoorbeheerder ProRail en Dura Vermeer hebben in opdracht van Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo het bestaande spoor aangesloten op een toekomstige railterminal. Ook is hiervoor de capaciteit van het huidige spoor uitgebreid. Om de aansluiting zo veilig mogelijk te realiseren, is het spoor tussen Helmond en Venlo zeven dagen buiten dienst gesteld.

Tijdens zo'n buitendienststelling komen alle betrokken disciplines tegelijk in actie. Ze hebben slechts een paar dagen de tijd om hun werkzaamheden uit te voeren. Er wordt 24 uur per dag gewerkt met groot materieel en gereedschap. Veiligheid speelt dus een grote rol. 'Een buitendienststelling is noodzakelijk om zo veilig mogelijk te kunnen werken', zegt uitvoerder Jasmijn Heirsch. 'Ook tij-

dens de buitendienststelling draait alles om veiligheid. We werken in ploegen van 150 man per dienst, met zwaar gereedschap en groot materieel.'

WERKPLEKKEN

De kans op ernstige ongevallen is hierdoor groter, weet projectmanager Monique den Hertog. 'Om de veiligheid op de bouwplaats te borgen hebben we afzonderlijke werkplekken gecreëerd, zodat de disciplines zo min mogelijk last hebben van elkaar.' Dit vergt maandenlang plannen vooraf. Heirsch: 'Er was gedurende de uitvoeringsfase weke-

lijks overleg tussen de uitvoerders voor integrale afstemming van planningen. Om tijdens de buitendienststelling niet onveilig veel werkdruk te creëren, zijn buffers ingebouwd in de planning. Als iemand uitliep, stond niet de volgende te wachten.'

'OM NIET ONVEILIG VEEL WERKDruk TE CREËREN, ZIJN BUFFERS INGEBOUWD'

PERFECT

Ook aan de veiligheid aan het einde van de buitendienststelling is aandacht geschonken: 'Na de uitvoering heb ik het volledige werk met eigen ogen gecontroleerd. Ik check alles: lasnaden, of er iets op het spoor is achtergebleven. Pas als alles perfect is, geven we het spoor terug', aldus Heirsch. ↪

FEITEN & CIJFERS

6 kilometer nieuw spoor gelegd

11 wissels en 1 kruiscomplex gelegd

72 bovenleidingsportalen geplaatst

16 kilometer bovenleiding geplaatst

Nieuw relaishuis gebouwd t.b.v. uitbreiding/vernieuwing spoorbeveiliging

BOW TIE-METHODE

Tijdens de uitvoering zijn werkinstructies gebaseerd op risico's en maatregelen. Den Hertog: 'Dat deden we volgens de "bow tie-methode". Volgens deze methode inventariseer je vooraf niet alleen beheersmaatregelen om in te zetten bij potentiële risico's. Ook bedenk je samen vooraf barrières waardoor risico's worden voorkomen. De ideale manier om samen zo veilig mogelijk te werken.' Heirsch: 'Zo creëer je een situatie waarin ook vanaf de werkvloer wordt nagedacht over veiligheid. Dat is in onze branche noodzakelijk.'

ELEKTRISCHE BOUWPLAATS

Om de CO₂-uitstoot terug te dringen wordt steeds vaker gevraagd om een duurzame bouwplaats. Door de bouwplaats uit te rusten met elektrisch gereedschap en materieel wordt hierin een flinke stap gezet. Maar welke veiligheidsrisico's kleven aan elektrische bouwplaatsen? We zetten ervaringen op een rijtje (zie ook pagina 11).

ELK VOORDEEL HEEFT EEN NADEEL

Hoofduitvoerder Marcel Vega en uitvoerder Niels van Leeuwen werken voor de gemeente Amsterdam op een project met elektrische motorslijpers, een elektrische trilplaat, een elektrische shovel en een hybride knijperwagen. Dat heeft volgens hen grote voordelen, maar ook enkele nadelen.

Iedereen die ermee werkt is razend enthousiast over de elektrische bouwplaats. Zo is het gereedschap bijvoorbeeld veel lichter en dus beter hanteerbaar. Daarnaast is de bouwplaats stiller. Je hoort elkaar dus beter en kunt beter communiceren.

De jongens ervaren ook nadelen. Zo hoor je elektrisch materieel bijvoorbeeld nauwelijks aankomen. Toen we hier startten, hadden we een elektrische huurshovel. Die was zó stil, die stond ineens achter je. We hebben er nu één van onze eigen materieeldienst, waarop we een akoestisch signaal gaan monteren.

Ook over hoe de bouwplaatsmedewerkers met calamiteiten moeten omgaan, wordt nog te weinig nagedacht en gecommuniceerd. Wat als iets stuk gaat? Mogen ze het dan aanraken of staan ze dan onder stroom? De accu's van het gereedschap liggen nu in de keet op te laden. Liggen ze wel goed? Wat als een accu vlam vat?

Wat ons betreft moet er op z'n minst een storingsnummer op de gevarenkaart in de keet komen. Ook hebben we gevraagd om een toolbox waarin wordt verteld wat de risico's en gevaren zijn en hoe ze met de spullen moeten omgaan.' ↪



LEES MEER OP PAGINA 11



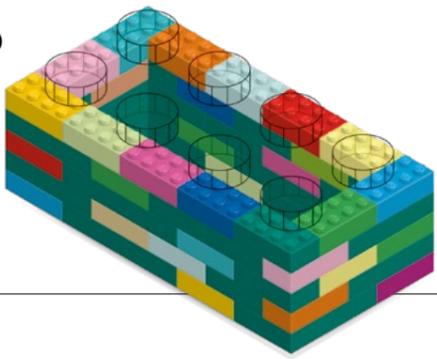
'Werken aan veiligheid doe je niet alleen voor jezelf.'

Pim Rijlaarsdam, Hillson

VRAAG & ANTWOORD

BINNEN DURA VERMEER GELDT EEN ACHTERUIT-INPARKEERBELEID, WAAROM?

In de afgelopen jaren zijn er verschillende ongevallen gebeurd, waarbij collega's zijn aangereiden door achteruitrijdend verkeer. Nu iedereen achteruit inparkeert en vooruit wegrijdt, hebben we dit risico weggenomen. ↪



EVALUATIEFASE

Het project is klaar en kan in gebruik worden genomen. Feest. Maar wat hebben we geleerd van de afgelopen periode. Wat ging goed, wat kan beter en welke geleerde lessen kunnen we meenemen naar een volgend project.

In de evaluatie moeten betrokken worden: opdrachtgever, adviseur, architect, ontwerper, uitvoerder, veiligheidskundige, BIM-engineer en de omgevingsmanager.



VEILIGHEID BEGINT IN DE SCHOOLBANK

Om de veiligheidscultuur op de bouwplaats te vergroten, is het belangrijk dat veiligheid al in het onderwijs wordt meegenomen. Dit gebeurt echter maar mondjesmaat. Stichting Haagbouw in Den Haag vaart daarom haar eigen koers.



Veiligheid meenemen in onderwijs is lastig, omdat bouw maatwerk is. 'En onderwijs is dat niet,' zegt Olaf Polders, directeur van Stichting Haagbouw. 'Maar veiligheid is groeiend in de branche, dus daar moeten we in het onderwijs ook iets mee.'

Standaard wordt op MBO's VCA aangeboden, maar het certificaat wordt pas aan het eind van een traject behaald. 'Daar hebben wij dus een probleem, want wij leiden mensen op via een BBL-traject (werken-leren). Mensen staan al op de bouwplaats voor het eind van hun opleiding.' Als leerlingen binnenkomen bij Haagbouw krijgen zij meteen

uitleg over eigen veiligheid, maar ook die van collega's/klasgenoten. 'Als ze naar een opdrachtgever gaan, krijgen ze VCA. Wij gaan mee naar de bouwplaats om te bekijken hoe ze daar veilig kunnen werken. Maar Stichting Haagbouw doet meer. Pieter-Jan Licht, KAM-adviseur bij Dura Vermeer geeft hier gastlessen. Hij vertelt de leerlingen waarop ze buiten moeten letten. Zo'n "veiligheidsles" werkt goed.'

Polders is nog niet tevreden. Hij vindt dat veiligheid onderdeel van elke opdracht zou moeten zijn. 'Alleen dan wordt het een automatisme en zetten jongens wat ze hier leren, voort op de bouwplaats.'

ZIEN HANDELEN LEREN

Spooronderhoudsbedrijf Asset Rail ontwikkelde samen met Dura Vermeer de methodiek Zien Handelen Leren. Het thema 'proactieve houding' is vertaald in de kernwoorden Zien, Handelen en Leren. Omdat veiligheid een zaak is van de hele keten is de methodiek in een eigen stichting ondergebracht.



ZIEN Medewerkers kunnen (potentiële) gevaren herkennen



HANDELEN Medewerkers ondernemen actie om het gevaar weg te nemen



LEREN Medewerkers vertellen elkaar wat zij hebben gedaan om de werkplek veiliger te maken



3.500 medewerkers in gesprek over veiligheid

RET ZIET, RET HANDELT, RET LEERT

Voor het bevorderen van een proactieve veiligheidscultuur binnen haar organisatie maakt het Rotterdamse vervoersbedrijf RET gebruik van de methode van de Stichting Zien Handelen Leren. 'Eenvoudig en aansprekend.'

Toen Maurice Unck drie jaar geleden aantrad als directeur van de RET viel hem op dat veiligheid in de hoofden van de 3.500 medewerkers van het Rotterdamse vervoersbedrijf zit. Maar ook zag hij verschillen tussen technische collega's en de collega's in de exploitatie

'HET IS NIET EENDUIDIG WAT WE WILLEN EN WAT DE REGELS ZIJN'

VRAAG & ANTWOORD

IK HEB EEN GOED IDEE OM DE VEILIGHEID TE VERBETEREN, BIJ WIE MOET IK ZIJN?

Neem contact op met je eigen QHSE/KAM-aanspreekpunt. Dat bespreekt het idee met je en helpt je bij het realiseren ervan.

in kennis en gedrag. Er werden excuses gebruikt en bureaucratie stond in de weg.

ONTBREKEN EENDUIDIGHEID

Maar waar de RET-directeur zich het meest over verbaasde was het ontbreken van eenduidigheid in het veiligheidsbeleid. 'Op onze werkplaats zie ik collega's met stootcap op en collega's zonder. Het is niet eenduidig wat we willen en wat de regels zijn.'

Dat moet anders en proactiever. Dus maakt Unck veiligheid een speerpunt in zijn beleid en neemt het op in de scorecards. Via zijn voormalig directeur techniek Paul Lorist komt hij in contact met de Stichting Zien Handelen Leren van Remko Uenk, in het dagelijks leven werkzaam als directeur van het spoorbedrijf van Dura Vermeer. Unck: 'Waarom het wiel zelf uitvinden als er al een aansprekend en eenvoudig programma bestaat dat zich heeft bewezen.'



LANDELIJK RICHTLIJN LIFTDEMONTAGE

WERK VOOR SPECIALISTEN

Na een aantal ernstige ongevallen bij de demontage van liftinstallaties hebben aannemers, brancheorganisaties en Aboma de handen ineengeslagen en een Landelijke Richtlijn Lift-demontage opgesteld. Deze richtlijn bepaalt een norm voor alle lift-demontages en moet zo toekomstige ongelukken helpen voorkomen.

In de afgelopen jaren is de branche een aantal keer opgeschrikt door zware ongevallen bij de demontage van liftinstallaties. Twee daarvan zelfs met dodelijke afloop. Uit de ongevallsonderzoeken bleken overeenkomsten: 'Een praktisch en doelmatig werkplan ontbrak, er was onvoldoende instructie

gegeven, medewerkers waren beperkt deskundig en niet de juiste hijsmiddelen waren gebruikt', vertelt Ronald de Groot, KAM-manager bij Dura Vermeer, één van de initiatiefnemers van de richtlijn. Maar hoe kan dit gebeuren in een sector die bol staat van veiligheidsreglementen? Het antwoord

op die vraag is even simpel als verbazingwekkend: Het demonteren van liftinstallaties is nooit echt onder de loep genomen. De Groot: 'Het is best vreemd dat nieuwe liften worden gebouwd door specialistische bedrijven, maar dat oude worden gedemonteerd door allerlei bedrijven.'

De Groot: 'Dit soort ongevallen heeft enorme impact. Er moest dus iets gebeuren. En niet in de laatste plaats omdat het aantal lift-demontages zal toenemen met de groeiende vraag naar transformatie en renovatie.'



'Veiligheid is voor mij net als ademen. Eigenlijk zou het voor iedereen zo moeten zijn.'

Raymond Kok, bouwplaatsmanager



'Veiligheid op de bouwplaats betekent voor mij dat iedereen weer veilig en gezond thuis komt.'

Jasmijn Heirsch, uitvoerder

811 was het aantal SAVE-app meldingen van onveilige situaties in 2019. Waarvan 451 bij de divisie Infra en 361 bij de divisie Bouw en Vastgoed.



'HET IS MOEILIK OM COLLEGA'S BUITEN DE EIGEN GROEP AAN TE SPREKEN'

Na maanden voorbereiden gaat de RET begin 2019 van start met Zien Handelen Leren (ZHL). Eerst wordt de top 25 bekend gemaakt met de aanpak van ZHL en vervolgens de rest van het management. Daarna worden vijftig ambassadeurs uit de organisatie getraind. Belangrijke stappen volgens ZHL-stichtingsvoorzitter Uenk: 'Maar de belangrijkste stap heeft Maurice zelf genomen door te zeggen: ik wil dit en vind Zien Handelen Leren belangrijk voor onze organisatie. Daarmee neem je verantwoordelijkheid en toon je eigenaarschap.'

OP STOOM

Inmiddels is er beweging op gang gekomen om een proactieve veiligheidscultuur binnen RET te ontwikkelen. Volgens Unck geraken "we" op stoom: 'Je ziet

dat er allerlei dilemma's op tafel komen. Men vindt het bijvoorbeeld lastig om collega's buiten de eigen groep aan te spreken. Met behulp van acteurs hebben we hierover mooie gesprekken gevoerd.'

Ook wordt lering getrokken uit incidenten. Unck: 'Dat zijn harde lessen, die je wilt voorkomen. Maar als erover wordt gesproken, vragen medewerkers zich wel af waarom ze niet hebben gewaarschuwd toen ze een onveilige situatie zagen. Voor mij signalen dat de bewustwording rond veiligheid groter wordt.'

LEERPUNTEN

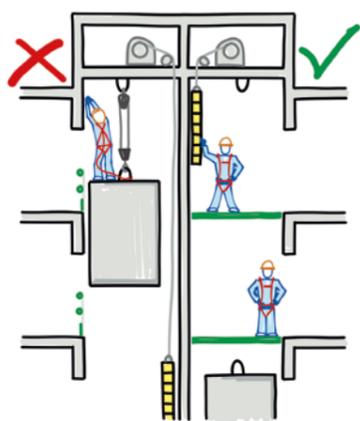
Een jaar na implementatie heeft de RET-topman nog wel leerpunten: 'Binnen onze organisatie zien we twee zaken. Enerzijds:

Hoe ga je om met veiligheid en welk gedrag hoort daarbij? Anderzijds moeten we de basis op orde brengen: Wat zijn de regels? Wat spreken we met elkaar af? Als we iets afspreken wordt het beleid. We hadden die twee zaken eerst bij elkaar gevoegd, maar hebben besloten het nu los te trekken.'

Volgens Remco Uenk creëer je met Zien Handelen Leren niet alleen een duurzame gedragsverandering, maar leidt het ook tot terugdringen van faalkosten en ziekteverzuim. Uenk: 'Dat is een enorme bijvangst'

Unck: 'Ze nemen verantwoordelijkheid en zoeken naar oplossingen. En die kanteling is precies wat je wilt zien. Zien Handelen Leren.' ↪

65 Bij de divisie Bouw en Vastgoed komen per maand gemiddeld vijftenzestig meldingen binnen via de SAVE-app.



PROTOCOL

De Groot ging namens Dura Vermeer om tafel met Remco van Noordenne, adviseur bij Aboma, om te komen tot een protocol dat soortgelijke ongevallen bij Dura Vermeer moet voorkomen.

In dit protocol is liftdemontage in stappen opgeknipt: 'Aboma beoordeelt de technische staat van de lift, de rapportage hiervan gaat bij de offerte-uitvraag naar het sloopbedrijf, dat het meeneemt in werkplan en prijs', zegt De Groot. 'Voor de beoordeling van het werkplan en een schouwing van de werkzaamheden maken we nu nog gebruik van de expertise van Aboma. Dit zal op termijn tot onze eigen expertise moeten gaan horen.'

Na de eerste ervaringen met dit protocol schoof een aantal andere bouwbedrijven, de brancheorganisaties voor liften en sloopbedrijven, opdrachtgevers en demontagebedrijven aan.

Samen stelden ze de Landelijke Richtlijn Liftdemontage op. Doel: heldere voorschriften, vastleggen van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en stellen van eisen aan competenties, proces en (werk)plannen.

WERKPLAN

Van Noordenne: 'In de richtlijn zit bijvoorbeeld een checklist voor een liftdemontageplan. Als je deze invult, word je vooraf gedwongen na te denken over wat je precies gaat doen en hoe. Het biedt een leidraad om veilig te werken.' De richtlijn wordt vrij toegankelijk en zal daarmee de laatste stand der techniek worden. De Groot: 'Hopelijk demonteren we liften hierdoor straks veiliger.' ↪

ELEKTRISCHE BOUWPLAATS

OMGAAN MET LITHIUM-ION ACCUS

Marco Tieleman en Peter Komin zijn vanuit de materieeldienst van Dura Vermeer betrokken bij de elektrische bouwplaats. Volgens hen heeft accu-aangedreven materieel veel voordelen, maar ook zeker nadelen.

In onze ogen elektrificeert materieel op de bouwplaats veel sneller dan de markt aankant. Hierdoor blijft regelgeving mijnenver achter. Om die reden hebben wij een workshop voor bouwplaatsmedewerkers ontwikkeld. Hiermee hopen we dat we hen bewuster maken van de risico's. In deze workshop wordt uitgelegd waarom materieel en gereedschap steeds meer accu-aangedreven wordt en wat de gevaren en risico's daarvan zijn. Het grootste risico is zelfontbranding. Het merendeel van de accu's dat nu gebruikt wordt, is van het type Lithium-ion. Lithium-ion accu's kunnen ontbranden door overbelasting en oververhitting. Hoe groter de accu, hoe groter de gevolgen bij ontbranding.



In de workshop wordt ook uitgelegd wat je moet doen als het misgaat. In een filmpje laten we zien wat er in korte tijd kan gebeuren. Dit om alertheid, bewustwording en signaleren van gevaren te stimuleren. Ook worden een aantal "do's and don'ts" besproken. Laad bijvoorbeeld geen accu's op in een schaftruimte waar maar één vluchtweg is.' ↪

ABOMA: 'BOUWPLAATS MOET OP VERDUURZAMING WORDEN AANGEPAST'

Oeds van der Wal is veiligheidskundige bij Aboma. Hij is voorstander van elektrische bouwplaatsen, maar vindt dat dit wel erg snel wordt doorgevoerd. Volgens hem is er nog te weinig naar de gevolgen van deze verduurzaming gekeken.

Ik ben geen tegenstander van elektrisch werken, maar de snelheid waarmee het wordt doorgevoerd, baart me zorgen. We moeten eerst de bouwplaatsinrichting hierop aanpassen. Natuurlijk, een stillere bouwplaats komt de veiligheid ten goede. Als je werkt naast een ronkende dieselmotor, kun je elkaar in de wijde omtrek niet verstaan. Hoe stiller de apparaten, hoe beter je waarschuwingssignalen van collega's hoort.

Zorgen om achteruitrijdende elektrische vrachtwagens heb ik niet. Deze zijn van sensoren voorzien of er loopt iemand mee. Soms hebben ze zelfs een automatisch stopstelsel. Vooruitrijdende elektrische voertuigen hoor je echter niet en het aanbrengen van een akoestisch signaal is nog niet verplicht.

Maar mijn grootste zorg zijn de accu's. Als accu's niet goed aan de oplader worden gehangen en de koelopening raakt geblokkeerd, kunnen ze ontbranden. Deze branden zijn alleen te blussen met osmosewater, want gewoon water geleidt elektriciteit. Is dat op de bouwplaats aanwezig? De brandweer is hier niet standaard mee uitgerust.

Daarnaast moet worden nagedacht over bestaande keuringsregimes. Je hoeft bij elektrisch gereedschap niet meer te kijken of "er een goed snoer aanzit", maar waar dan wel naar? Het is belangrijk om deze zaken goed in kaart te brengen.' ↪



De "SAMEN VEILIG" steen speelt niet alleen een prominente rol in de Veiligheidskrant, maar ook in de nieuwe Veiligheidsfilm van Dura Vermeer. Die beleeft zijn première op de Dag van de Veiligheid, op woensdag 18 maart 2020.

DURA VERMEER GEEFT HET GOEDE VOORBEELD

In de bouw- en infrasector staan vakmanschap en veiligheid hoog in het vaandel. De regels zijn duidelijk en we zijn getraind. Maar minstens zo belangrijk voor veilig werken, is dat we ons goed, fit en gezond voelen, het vitaliteitsprogramma van Dura Vermeer.



Onderzoek toont aan dat mensen geneigd zijn kopieergedrag te vertonen. Dura Vermeer wil dat haar eigen medewerkers een goed voorbeeld geven aan onderaannemers. We willen laten zien dat we lekker in ons vel zitten en dat we fit en met plezier, en dus veilig, ons werk doen. Dat kan dankzij #DV4FIT.

#DV4FIT biedt medewerkers van Dura Vermeer diverse manieren om zich fit en gezond te voelen. Het aanbod varieert van yoga tot bootcamp en van gezond slapen tot financieel (pensioen)advies. Met #DV4Fit is het makkelijker om de eerste stap te zetten naar een gezondere en veiligere levensstijl, maar die stap moet je wel zelf zetten. ↗

Medewerker van Dura Vermeer? Op www.dv4fit.nl vind je actuele informatie over de mogelijkheden en het aanbod.

GEWELD EN AGRESSIE IN ONDERHOUD EN RENOVATIE

Collega's in onderhoud- en renovatieprojecten komen geregeld in aanraking met agressiviteit en geweld. Dit komt omdat vaak gewerkt wordt in wijken waar sociale problematiek is en doordat een verbouwing in bewoonde staat vaak onrust met zich meebrengt. Lees hier over hun ervaringen en hoe ze daarmee omgaan.

VEELVOORKOMENDE INCIDENTEN

- **Verbale agressiviteit:** Buurtbewoners uiten dreigende of dwingende woorden, maken ruzie, dreigen met fysiek geweld en slaan op deuren. Vaak omdat de renovatie niet behelst wat zij aangepakt wensen te zien.
- **Beschuldigingen:** Wij worden met regelmaat beticht van diefstal of beschadiging van persoonlijke spullen van bewoners.
- **Vandalisme:** Eigendommen van Dura Vermeer of onderaannemers worden gestolen of beschadigd.

HOE GAAN WE ERMEE OM?

Bij bedreigingen of fysieke agressiviteit verlaten we direct de woning en doen we altijd aangifte bij de politie. Ook wordt de opdrachtgever (woningcorporatie) ingeschakeld. Afhankelijk van wat is voorgevallen, wordt in goed overleg een aanpak vastgesteld. Dit kan betekenen dat bijvoorbeeld alle contactmomenten van Dura Vermeer met de bewoner onder begeleiding zijn van de woningcorporatie, of zelfs dat een bewoner tijdelijk naar een logeewoning gaat, zodat de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd.

Binnen Dura Vermeer is een agressieprotocol. Incidenten met agressie worden geregistreerd en waar nodig vindt er ondersteuning plaats vanuit HR.

HOE MINIMALISEREN WE INCIDENTEN?

Preventief: Voordat een project in uitvoering gaat, wordt gekeken naar de samenstelling van de bewoners en of er "probleemgevallen" bekend zijn. Afhankelijk

van de aard en omvang van de problemen worden maatregelen vastgesteld. Bijvoorbeeld nooit alleen naar een bewoner voor een opname.

Onze mensen in woningrenovatie hebben voldoende sociale vaardigheden en ervaring om een gesprek met bewoners te de-escaleren en oplossingsgericht te werken.

Om te voorkomen dat wij beticht worden van diefstal/beschadigingen van privé-eigendommen nemen we vooraf foto's van de staat van de woning. Ook wordt bewoners gevraagd waardevolle bezittingen tijdens de renovatie tijdelijk elders onder te brengen.

Wij hebben bewoners een prominente plek gegeven in ons renovatieproces. Bij de planvorming wordt een bewonersstrategie vastgesteld en vastgesteld hoe communicatie plaatsvindt. ↗



ZWEEDSE PUZZEL

natuur-product	▼	vierdeurs-auto	▼	naar mens	14	▼	edelman	grappenmaker aan het hof	▼	boetedoening
zangvogel	▶	2	▼				inzetstuk	▼		▼
van de spreker	▶			afzonderlijk			vloerbedekking	▼		
	▶			8					sterrenbeeld	5
gehuist zijn	▶	Griekse letter	▼	werelddeel			insnijding			
3	▶						zoutig vocht			
ver (in samenst.)	▶	drugs	▶					dubbele kamer	10	oxidatie
	▶	Grieks eiland	▼	12		graafverder				
eender	▶						6	vliegende schotel		
woestijnbron	▶					keurtroepen				
	▶					kern v.e. grap				
snaarinstrument	▶	knus		centiliter				afgang		bergkristal
9	▶						Duitse wijn op het kantje			
nieuwe stijl	▶			oost-noord oost					deel v.d. hals	1
eerste toon	▶			hectoliter						klier
	▶			voertuig						
	▶			ik (Latijn)						
dun	▶	11	▼			paardenslee		lof		
tuinafscheiding	▶							Frans lidwoord		
	▶			sportvrouw						7
bout	▶			4				pl. in de Betuwe		

1	2	3	4	5	6	7	8
		9	10	11	12	13	14



Wil je dit jaar kans maken op een elektrische boormachine van Makita? Maak de puzzel en stuur de oplossing voor 17 april naar veiligheid@duravermeer.nl en ding mee naar de hoofdprijs.

VRAAG & ANTWOORD

IS EEN AVONDJE GOED DOORZAKKEN VAN INVLOED OP MIJN VEILIGHEID DE VOLGENDE DAG?

Als je acht glazen drinkt, is de lever acht tot twaalf uur bezig om de alcohol af te breken. Dit betekent dat je na een avondje stevig drinken 's ochtends nog steeds alcohol in je bloed kunt hebben. Je kunt niets doen om te zorgen dat dit sneller verdwijnt. Dus niet door koffie te drinken, niet door veel te bewegen, niet door een koude douche te nemen of te eten. ↗

227

projecten werden in het kader van een veiligheidsinspectie door ABOMA bezocht in 2019.