

Achteruit rijden met voertuigen

Vooral in de GWW-sector vindt er op grote schaal transport plaats van grond, zand en materialen, zowel op het bouwterrein als op openbaar gebied. Achteruitrijden behoort vanzelfsprekend tot de gelijke praktijk. Het gebeurt met shovels, hydraulische graafmachines, dumpers en vrachtauto's.

Risico's

Met enige regelmaat gebeuren er ongevallen bij het achteruitrijden met deze voertuigen, meestal met als gevolg ernstig letsel of zelfs de dood. Het voor de bestuurder onzichtbare gebied achter zijn voertuig is de belangrijkste oorzaak van dit soort ongevallen. Deze dode hoek beslaat meestal zo'n 4 tot 5 meter en is met alleen binnen- en buitenspiegels niet te elimineren.



Normen en regels

Het wegverkeersreglement verbiedt het geven van akoestische signalen, behalve in noodgevallen. Een voertuig uitrusten met een zogenaamde "Bleeper" (een automatisch intermitterend akoestisch signaal dat in werking treedt als het voertuig in zijn achteruit wordt gezet) neemt derhalve de verantwoordelijkheid van de bestuurder en/of zijn werkgever niet weg.

Bij de omstanders zal ten opzichte van het geluid, zeker wanneer dit regelmatig voorkomt, gewenning optreden en mogelijk ook irritatie: een shovel bijvoorbeeld rijdt 50% van zijn tijd achteruit! Een achteruitrijdbeveiliging moet daarom de bestuurder bij achteruitrijden tijdig informatie geven als een persoon in de dode hoek achter zijn voertuig komt, zodat de bestuurder onmiddellijk kan handelen, dan wel het voertuig automatisch stopt als iemand of iets wordt geraakt. Zonder aanvullende voorzieningen op het voertuig is er maar één maatregel die het risico aanzienlijk verkleint, namelijk een hulp zijwaarts achter het voertuig die aanwijzingen geeft aan de bestuurder en tevens de zich in de gevarezone bevindende personen waarschuwt.

Voor deze oplossing wordt in de praktijk slechts zelden gekozen. Mede waardoor zijn er de laatste jaren bepaalde ontwikkelingen op gang gekomen waarvan de volgende drie voorbeelden zijn:

1. Een TV-camera die achterop het voertuig wordt geplaatst. De camera geeft de beelden van achter het voertuig door via een monitor op het dashboard. De bestuurder krijgt dus een extra waarneming.
2. Een ultrasoon-beveiliging in de vorm van twee sensoren achterop het voertuig. Komt iemand als het voertuig achteruitrijdt in het gevoelige gebied van de sensoren, dan wordt de bestuurder door een geluidssignaal gewaarschuwd.
3. Een blokkeringsysteem met behulp van een infrarood-beveiliging in de vorm van sensoren achter op het voertuig. Indien een persoon te dicht wordt genaderd, blokkeert de achteruitrijdende beweging onmiddellijk. Deze blokkering wordt opgeheven als de bestuurder de versnelling in z'n vrij zet.
4. Een blokkeringsysteem met behulp van een rubber strip. De strip, waarin zich over de volle lengte een luchtkamer bevindt, wordt zo laag mogelijk achterop het voertuig gemonteerd. Wordt bij achteruitrijden iemand geraakt dan wordt de rubberstrip ingedrukt. Hierdoor ontstaat een drukverhoging in de luchtkamer. Deze zorgt er vervolgens via een schakeling voor dat het achteruitrijdende voertuig wordt geblokkeerd.

De genoemde systemen zijn niet met name in de wet genoemd, echter de gebruiker van een dergelijke machine is wel verplicht de nodige maatregelen te nemen om het aanrijdgevaar te voorkomen.

Is het voertuig voorzien van één van de genoemde systemen, dan blijft de verplichting van spiegels en die van waarschuwingskleuren op bepaalde delen van kracht.

