

# Veiligheid = aansprakelijkheid!

*In vergelijking met het buitenland ontwikkelt de Nederlandse valbeveiligingsbranche zich op een bijzondere manier. De veiligheidsvoorzieningen worden hier, in tegenstelling tot elders, veelal door de dakdekker zelf aangebracht. Roofs besteedt veel aandacht aan de ontwikkelingen en krijgt dan ook veel verzoeken om duidelijkheid te scheppen. Wie is verantwoordelijk? Hoe is de bevestiging van een ankerpunt te garanderen? Hoe zit het met de normen en CE?*

▮ Van de redactie



Bij veiligheid spelen een aantal hoofdlijnen door elkaar. Dit maakt dat de verschillende argumenten door de verschillende belanghebbenden verwoord veel onduidelijkheid geven.

De punten op een rij:

## **Veiligheid**

In hoeverre wel of niet veilig wordt gewerkt, wordt afgemeten aan het aantal ongelukken per gewerkte tijd. De bouw scoort in vergelijking met andere branches slecht, wat geleid heeft tot aanscherping van de veiligheidsregels door de overheid, nationaal en Europees. De veiligheid is in ieder land verschillend geregeld. Grondgedachte is dat de Europese commissies richtlijnen opstellen die nationaal verweven worden in regelgeving. Dat de regelgeving Europees en nationaal onderling steeds moet worden afgestemd maakt dat verschillen per land blijven bestaan. Ernstige en dodelijke ongevallen in het werk moeten worden gemeld en onderzocht, in Nederland gebeurt dat door de Arbeidsinspectie. Dit levert cijfers op. Omdat bij het beoordelen van die cijfers gebruik wordt gemaakt van de veiligheidspiramide, waarin ieder

dodelijk ongeluk staat voor een veelvoud aan ernstige ongelukken, ongelukken, bijna ongelukken en onveilige handelingen is het speerpunt komen te liggen in het allereerst voorkomen van dodelijke ongevallen. En omdat vallen van hoogte vrijwel altijd een ernstig tot dodelijk ongeval tot gevolg heeft, krijgt vallen van hoogte met afstand de meeste aandacht.

## **Aansprakelijkheid**

Omdat de regelgeving is aangescherpt, wordt de aansprakelijkheid voor veilig werken eveneens aangescherpt, wat resulteert in vergroting en verschuiving van juridische en financiële risico's voor verantwoordelijken. In welke mate dat gebeurt, wordt duidelijk in verzekeringpremies en jurisprudentie. De laatste blijft uiteraard ver achter op de ontwikkelingen. De eerst verantwoordelijke voor een werknemer in Nederland is de werkgever. In hoeverre die zijn verantwoordelijkheden kan indekken en verleggen is minder duidelijk. Een ZZP'er is daarbij werkgever en werknemer tegelijk en moet net als iedere andere werkgever handelen. Een opdrachtgever moet veilig werken mogelijk maken, net als een ont-

werper veilig onderhoud in zijn ontwerp mee moet nemen. Een leverancier moet aantoonbaar veilige middelen leveren en een installateur moet aantoonbaar veilig monteren volgens een aantoonbaar verantwoorde risico-inventarisatie en evaluatie. Het mag duidelijk zijn dat jurisprudentie bijna gewenst is, ware het niet dat daar slachtoffers voor nodig zijn.

## **Historie**

Eeuwenlang is er gebouwd met oog op schoonheid, bruikbaarheid en maakbaarheid zonder veel oog voor veiligheid. Daarbij werd onder bouwen nieuwbouw en groot onderhoud verstaan en was valbeveiliging vooral een zaak van steigeren. Met het nieuwe Bouwbesluit is ook klein onderhoud onder het begrip bouwen geschoven en later via een convenant ook reinigend onderhoud. Over het mogelijk veilig onderhouden van gebouwen wordt eigenlijk nu pas nagedacht. Voor de bouw zijn tot die tijd ook nauwelijks producten voor dat doel bedacht. Leihaken bijvoorbeeld waren om steigeren en betreden mogelijk te maken, vallen was dodelijk en gewoon geen optie. Veiligheidsmiddelen als de bouwhelm zijn

in eerste instantie ontwikkeld voor de petrochemische industrie (VCA) en werden later geïntroduceerd in de bouw. De partijen die daar groot mee zijn geworden bepalen in grote mate nog altijd de 'standaard'. Echte bouwproducten ontstaan pas de laatste jaren en met reden, onderhoud aan gebouwen is door verschil in frequentie en organisatie van een geheel andere orde dan onderhoud aan installaties. Tel daarbij op dat het bouwen zelf de laatste decennia in hoog tempo industrialiseert en het mag duidelijk zijn dat er nog vele producten ontwikkeld gaan worden.

### Commercie

Veiligheid is commercie om meerdere redenen voor meerdere partijen. Allereerst moeten veiligheidsartikelen aantoonbaar veilig zijn waardoor in de leveranciersketen alle partijen kwaliteitscontrole moeten uitoefenen en zich daarom in moeten dekken tegen aansprakelijkheid. Dit doet producten aanzienlijk in kostprijs stijgen. Dat is ook de reden dat een bout bij een veiligheidsleverancier duurder is dan in de reguliere handel: het is kwaliteit + kwaliteitszorg + aansprakelijkheid. Veiligheidsartikelen moeten regelmatig gekeurd worden wat resulteert in betaalde abonnementen en, minstens zo belangrijk - zo niet belangrijker, regelmatig klantcontact. Omdat opdrachtgevers met budgetten werken, die budgetten jaarlijks verstrekt worden en het snel een kostbare aangelegenheid betreft voelen onderhoudsbedrijven, en dakbedekkingbedrijven in het bijzonder, de gevolgen van het aanscherpen van veiligheid direct. De opdrachtgever spendeert zijn jaarlijkse budget niet meer uitsluitend aan het dak sec. Niet verwonderlijk dat deze bedrijven zich massaal op de veiligheid storten, veiligheid of waterdichtheid... geld is geld. Als dan ook nog eens blijkt dat de producten voor verbetering vatbaar zijn, dan is een nieuw product voor de hand liggend. Dat een opdrachtgever mag verwachten dat een dakbedekkingbedrijf verstand heeft van waterdichtheid spreekt, veiligheid is echter een geheel andere discipline. Wanneer dakbedekkingbedrijven optreden als installateur, leverancier en zelfs als fabrikant, dan loopt dat bedrijf in geval van een ongeval als eerst aansprakelijke enorme risico's waar het zeer de vraag is of die afgedekt zijn. In hoeverre dat weer doorwerkt in de keten naar opdrachtgevers moet jurisprudentie uitwijzen.

### De stand van zaken

Inmiddels zijn een groot aantal veiligheidssystemen beschikbaar voor de meest uiteenlopende situaties. Door diverse partijen wordt volop gediscussieerd over de voors en tegens van de verschillende systemen en producten. Je zou kunnen zeggen dat de markt zijn werk doet met actieve deelnemers en het ondernemerschap is te prijzen. De wet- en regelgeving geeft richtlijnen maar de invulling laat onduidelijkheden toe. Volgens Arbobesluit 3.16 dient men in eerste instantie het gevaar weg te nemen. Als dat niet mogelijk is, dient men het gevaar in te kapselen en als laatste personen tegen het gevaar te beschermen. Dat het gebruik van hekwerken of borstweringen moet prevaleren, staat nergens ter discussie. In Beleidsregel 3.16 is bovendien duidelijk omschreven waar een hekwerk aan moet voldoen. Wel stuit het gebruik ervan dikwijls op praktische en/of esthetische bezwaren. Is een collectief veiligheidssysteem niet nodig of gewenst, dan mag gekozen worden voor een individueel systeem. De grens is daarvoor niet aangegeven. Leveranciers geven de voorkeur aan een jaarlijks te onderhouden lijnsysteem met als argument dat het aan- en afhaken de gebruiker ondersteunt waardoor daadwerkelijk gebruik waarschijnlijker is. Commercieel is dat met het oog op een abonnement ook het aantrekkelijkst.

In Nederland worden gebiedsbegrenzingsystemen, waarmee middels een lijnsysteem wordt voorkomen dat men over de

rand kan vallen geaccepteerd, dit in tegenstelling tot de ons omringende landen. Probleem is hierbij dat de positioneringslijn verstelbaar is om werkzaamheden in de hoekpunten te kunnen verrichten. Gebiedsbegrenzingsystemen als gedefinieerd vanuit de regelgeving zijn daar nooit voor bedoeld. Dit houdt een extra risico in, ongeacht het wel of niet werken van dit systeem, verzekeraars hebben geen eenduidige regelgeving om op terug te vallen en de aansprakelijkheid is daarmee niet duidelijk. De EN 795 geeft aan waar lijnsystemen aan moeten voldoen; waar gebiedsbegrenzingsystemen aan moeten voldoen staat nergens.

### EN 795

Veruit het meest toegepast zijn de ankerpunten. De discussie die hier nog steeds over loopt, is de vraag of een valbeveiligingsanker een persoonlijk beschermingsmiddel is of onderdeel van het gebouw. Dit in verband met de vraag onder welke regelgeving het anker valt of beter gezegd moet gaan vallen. Leveranciers van valankers verwijzen in hun marketinguitingen dikwijls naar de Europese norm EN 795, ook al weer omdat hiermee de aansprakelijkheid af te dekken valt. Dit wordt dan ook vrij algemeen gezien als de meest relevante norm voor dit soort ankers. De EN 795 A norm is een type goedkeur en geeft aan dat het anker een val van een persoon van 100kg van 2,5 meter moet kunnen doorstaan, en een statische belasting van het



product van 10 KN gedurende 3 minuten. Omdat het een typekeur is wordt toepassing en gebruik niet getoetst en omdat er nog geen overeenstemming is onder welke regelgeving het moet gaan vallen blijft dat vooralsnog onduidelijk. Het idee is nu om daarin te voorzien door een CE merk maar hierover bestaat nog geen overeenstemming. CE is wel duidelijk in geval van harnassen, vallijnen, etc., omdat daarover wel overeenstemming is bereikt. Er is één uitzondering en dat is een doodgewicht anker. Dit type anker is geen onderdeel van het gebouw en daar kan en wordt dus wel een CE merk voor afgegeven. Tot slot wordt door enkele 'notified body's' vooruitlopend op overeenstemming CE merken verstrekt waardoor aanbieders elkaar bewust of onbewust tegenwerken. Dat een leek daar geen weet van kan hebben maakt de vraag naar duidelijkheid alleen maar groter.

De EN 795 norm is de enige, er is geen andere norm voorhanden. Van belang is dat de tests worden uitgevoerd door een hiertoe erkend instituut, een 'notified body'. Als men kan aantonen dat het product deze tests door een notified body heeft doorstaan, heeft men een product dat voldoet aan de Europese regelgeving en dus als valbeveiliging op het dak mag worden aangebracht. In Nederland is geen laboratorium aangewezen als 'notified body' op het gebied van EN 795, wel zijn er diverse plaatsen waar ankers naar de norm getest kunnen worden, bijvoorbeeld bij BDA.

### Richtlijn 89/686

Een product dat aan de EN 795 voldoet, is dus niet als vanzelf in zijn toepassing veilig. Het dient op de juiste wijze te worden ondergebracht in een veiligheidsplan en goed te worden aangebracht. Dit staat ook met zoveel woorden in de Europese Richtlijn 89/686, een algemene veiligheidsrichtlijn die eisen stelt aan zowel het type als de installatie. Dit alles klinkt voor de hand liggend, maar is het in feite niet. De veiligheidsankers worden in de praktijk niet altijd volgens de voorschriften van de producent geplaatst en zelfs als dit wel het geval is, is een vergissing snel gemaakt. Waar plaats je het anker, hoe plaats je het anker, met welke bevestigings in welke ondergrond? Haalt het anker de verwachte levensduur? De praktijk wijst uit dat hier niet altijd bij stil wordt gestaan. De verantwoordelijke in geval een goedgekeurd veiligheidsanker



het gewicht van de gevallen persoon niet houdt en achter de persoon aan valt is de installateur - en of die het kan verleggen?

### Hoe te voorkomen

Wie is verantwoordelijk? Volgens het Algemeen Burgerlijk Wetboek is de gebouweigenaar verantwoordelijk voor iedereen die zijn dak betreedt. De leverancier is verplicht de gebruiker vrij te waken van problemen bij gebruik van het product. Het ligt dus voor de hand te stellen dat in eerste instantie de leverancier verantwoordelijk is voor een correcte installatie van zijn producten. De leverancier dient er dus zorg voor te dragen dat degene die het ankerpunt aanbrengt in staat is dit op de juiste wijze te doen, en zodoende dient hij dus te zorgen voor een gedegen opleiding voor de werkers. Tevens is hij verantwoordelijk voor de controle achteraf van de reeds aangebrachte ankers.

Allereerst verdient het dus de sterkste aanbeveling de ankerpunten uitsluitend te laten plaatsen door hiertoe opgeleide (en gecertificeerde) mensen. Momenteel worden nog veel ankers aangebracht door mensen waarvan niet duidelijk is of zij beschikken over de kennis en kunde om het anker te monteren. De montage van veiligheidsankers dient vanzelfsprekend zorgvuldig te gebeuren, aan de hand van de juiste berekeningen. Volgens EN 795 dient tevens een representatief aantal (10% van het totaal) van de reeds geplaatste ankers te worden getest.

De installatie van het anker of lijn zou vervolgens traceerbaar moeten zijn, zodat ook na jaren nog na te kijken is hoe en door wie het anker is geplaatst. Dit is echter nog geen verplichting. Een belangrijk initiatief op dit gebied is de website IMDV (Is Mijn Dak Veilig?), een database van geïnstalleerde veiligheidsankers die allen voorzien zijn van een uniek nummer. Per adres is hiermee na te gaan welk anker is toegepast en door wie en is het risico van montage aanvullend gedekt. Hier is echter nog maar een zeer beperkt aantal leveranciers bij aangesloten. Een ander initiatief is van het Instituut voor Dakveiligheid, waar alle onderdelen van veiligheid extern gekeurd worden. Ook hier zijn weer nog slechts enkele partijen bij betrokken. In ieder geval verdient het aanbeveling dat zowel de leverancier als de verwerker een deugdelijke administratie bijhoudt waarin te vinden is wanneer, hoe en door wie het anker is aangebracht – eventueel met foto's. Dit kan veel problemen voorkomen.

Dakdekkend Nederland heeft het onderwerp 'valbeveiliging' voortvarend opgepakt en daardoor heeft de valbeveiligingsbranche een vlucht genomen. Dat is een goede zaak, maar dat betekent wel dat een aantal zaken die in die ontwikkeling onderbelicht zijn gebleven in de komende tijd even voortvarend dienen te worden opgepakt. Zodat men in de toekomst er 100% van uit mag gaan dat men bij gebruik van een veiligheidssysteem ook inderdaad veilig is.