

Esthetische randbeveiliging



Collectief beschermende systemen bij tijdelijke werkzaamheden op hoogte verdienen volgens de Europese richtlijnen de voorkeur. Toch stuit het plaatsen van een permanente randbeveiliging regelmatig op esthetische bezwaren van gebouweigenaren en architecten. Producenten en leveranciers van hekwerken staan hiermee voor de uitdaging om een hekwerk te leveren dat tegemoet komt aan eisen m.b.t. de aantrekkelijkheid. Roofs bezocht het terrein van DAF Trucks N.V. in Eindhoven, waar onlangs een pilotproject werd afgerond met een nieuw type randbeveiliging, het vrij opgelegde VertiGo hekwerk.

Op het uitgestrekte fabrieksterrein van DAF Trucks N.V. in Eindhoven bevinden zich tientallen kleinere en grote fabriekshallen en kantoorruimtes. Ook is men momenteel bijna gereed met de nieuwbouw van pand 'C24': dit wordt een centrum met testruimte voor het testen van nieuwe motoren. In het bestek van deze nieuwbouw was het plaatsen van valbeveiliging op het dak reeds opgenomen. Aanvankelijk had men daarvoor een permanent staalkabelsysteem in gedachten. Valbeveiligingsbedrijf All Risk uit Gorinchem werd door aannemer BAM benaderd met de opdracht om dit systeem op het dak te installeren.

Discussie

Toch is er uiteindelijk geen staalkabelsysteem op het dak geplaatst. De dakrand wordt nu omringd door een permanent hekwerk. George Philips legt uit: "Nadat we de opdracht hadden aanvaard, zijn we met de aannemer en de opdrachtgever om de tafel gaan zitten om te kijken of dit eigenlijk wel de juiste oplossing voor dit gebouw was." Binnen DAF Trucks Eindhoven vindt momenteel een interne discussie plaats over de gewenste aanpak van de veiligheid van alle daken op het terrein. Men wil toewerken naar één standaard oplossing, met enkele alternatieven voor situaties waar de standaard oplossing niet voldoet. Collectieve valbeveiliging staat daarbij op de eerste plaats. Gezien de hoeveelheid installaties op het dak van de nieuwbouw en de verwach-

te hoge frequentie van de dakbetreding werd in overleg besloten om een collectieve beveiliging aan te brengen. Philips: "De plaatsing van dit hekwerk is voor DAF een pilotproject. Zo kan men in de praktijk de voor- en nadelen van een permanent hekwerk ervaren en op basis van de evaluatie beslissen of dit de standaard aanpak wordt voor alle daken."

Er is gekozen voor het nieuwe VertiGo vrij opgelegde hekwerk. Omdat de bouw van het nieuwe pand reeds ver gevorderd was toen besloten werd tot het plaatsen van een hekwerk, was dit de beste optie: het hekwerk



staat met contragewichten op de dakbedekking, waardoor dakdoorboringen niet nodig zijn en geen beschadiging van daken (lekkage, koudebruggen, infiltratie van vocht) kan optreden. Beschermende anti-slip doppen vermijden direct contact van het hekwerk met de dakbedekking.

Veel te winnen

Het VertiGo hekwerk is pas net op de markt, en op speciaal verzoek van All Risk ontwikkeld.

Philips: "Op het gebied van de doorontwikkeling van permanente randbeveiliging is nog veel te doen. Theoretisch en praktisch gezien biedt een collectieve valbeveiliging ook nu al vele voordelen: het hele dak is onmiddellijk veilig voor ieder die het dak betreedt; er is – in tegenstelling tot werken met lijnsystemen en ankerpunten – geen training of instructie nodig om met het systeem te kunnen werken. Een vrij opgelegd hekwerk kan bovendien makkelijk worden geplaatst op bestaande daken. Dakdoorboringen zijn niet nodig; de enige vereiste is dat het dak sterk genoeg moet zijn om het gewicht van de contragewichten te dragen."

"Maar met name wat betreft de esthetische kant is er nog veel te winnen voor de hekwerken," aldus Philips. "Vaak wordt afgezien van de toepassing van collectieve valbeveiliging vanwege de esthetica. Architecten en gebouweigenaren vinden het lang niet altijd mooi, omdat het niet past bij de uitstraling van het gebouw. Ook praktisch gezien is er een nadeel: als een gebouw volgens de regelgeving 10 meter hoog mag zijn, bouwt men er liever een extra verdieping bovenop dan dat men die laatste meter gebruikt voor plaatsing van een borstwering of een hekwerk. Maar het feit blijft: collectieve veiligheid verdient te allen tijde de voorkeur boven individuele maatregelen. Daarom hebben we het besluit genomen om te investeren in de ontwikkeling van een type hekwerk dat tegemoet komt aan de eisen van gebouweigenaars en architecten m.b.t. flexibiliteit en esthetiek."

Het hekwerk is opgebouwd uit aluminium, en daardoor lichter dan systemen met stalen buizen. Door de lichteheid van het materiaal en het EZ-fix systeem (door de gepatenteerde koppeling zit de buis na plaatsing in de staander direct vast) is de montage van het systeem



eenvoudig. Het hekwerk is geheel moduleerbaar en past zich aan alle dakvormen aan (vierkant, rechthoekig, rond). Wat betreft de vormgeving kan men kiezen uit rechte, gebogen en half gebogen staanders. De (half)gebogen staanders zorgen ervoor dat het hekwerk vanaf de begane grond minder zichtbaar is. De aluminium buizen zijn in elke gewenste kleur te spuiten. De randbeveiliging is tevens leverbaar in een opklapbare variant. Daarbij kan de reling plat worden neergelegd op het dak, zodat het hekwerk geheel onzichtbaar is vanaf de grond. "Met deze eigenschappen kunnen we het imago van permanente randbeveiliging een goede dienst bewijzen. De klacht 'Het ziet er niet uit' gaat in het vervolg niet meer op." Een aandachtspunt m.b.t. het aanzicht van een vrij opgelegd systeem is wel dat door het afschot van het dakvlak de buizen van het hekwerk niet altijd geheel parallel lopen met de dakrand. De randbeveiliging staat namelijk op de dakbedekking met afschot en loopt dus iets af richting de dakrand. "Dit kan van invloed zijn op het aanzicht van het complex, maar dat hoeft niet op te wegen tegen het grote voordeel van de makkelijke plaatsbaarheid," aldus Philips.



Zes kilometer

De randbeveiliging op het dak van gebouw C24 is tot in de puntjes afgewerkt. Rondom de daktoegangen (dakluik en kooiladders) zijn inlooprelingen geplaatst, en deze zijn afgesloten door een deur in het hekwerk. Philips: "Dit is gedaan zodat de toegang van en naar de onveilige zone goed is afgebakend en beveiligd." De totale lengte van de daken die bij DAF Eindhoven nog beveiligd moeten worden, bedraagt zes kilometer. "De definitieve keuze voor het type valbeveiliging hangt natuurlijk af van de aanwezigheid van installaties, lichtstraten e.d., maar het valt te verwachten dat binnenkort op meerdere daken hekwerken zullen verrijzen." [SdW]