

Plannen minister dragen niet bij aan betere bouwveiligheid

Minister Ollongren wil naar aanleiding van aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) één centrale partij 'contractueel' verantwoordelijk maken voor de veiligheid op en rondom de bouwplaats. Maar doet dit wel recht aan de bevindingen van de OvV en leidt dat juist niet tot een diffuus speelveld?

Elisa Benhaim, sanctierecht advocaat in Rotterdam. **Jan-Paul van Barneveld**, sanctierecht advocaat in Oosterbeek

DOOR ELISA BENHAIM EN JAN-PAUL VAN BARNEVELD

De minister komt in actie na aanbevelingen van de OvV na incidenten als de B-Tower in Rotterdam, de tribune Grolsch Veste, Alphen aan den Rijn, het VROM-gebouw in Den Haag en de ingestorte parkeergarage van Eindhoven Airport. In de media verschenen koppen als "Minister grijpt in na zoveelste bouw drama: veiligheidsbaas bij wet verplicht" en "Eindelijk, een partij verantwoordelijk voor Veiligheid in de bouw".

De OvV stelt al jaren dat het in de bouw ontbreekt aan regie en overzicht en dat het lastig is om te achterhalen wie waar verantwoordelijk voor is. Het is volgens ons echter maar zeer de

vraag of dit plan van de minister wel aansluit bij de aanbevelingen van de OvV en - minstens zo belangrijk - of te verwachten is dat de plannen daadwerkelijk een bijdrage zullen leveren aan het verhogen van de veiligheid. Wij stellen dat dit vermoedelijk niet het geval zal zijn.

Contractuele werkelijkheid

Ongevallen in de bouw kunnen bestuursrechtelijk of strafrechtelijk worden onderzocht. Parallel daaraan kan de OvV een ernstig incident onderzoeken. Het is onze ervaring dat het contractueel vastleggen van verhoudingen en verantwoordelijkheden in het strafrecht vaak weinig ter zake doet. Zowel het Openbaar Ministerie als de toezichthouders willen door de contractuele (papier) werkelijkheid heen prikken en willen juist onderzoeken hoe het feitelijk was geregeld: wie nam de beslissingen, wie gaf de lei-

ding etc. De contractuele (papier) werkelijkheid is daarbij zeker niet leidend.

Net als de OvV herkennen wij uit veel strafrechtelijke onderzoeken naar ernstige ongevallen in de bouw dat het vaak onduidelijk is welke partij verantwoordelijk was voor een bepaald handelen of nalaten. De kritiek van de OvV kunnen wij zeker plaatsen. Dit probleem lijkt echter niet te worden opgelost door de plannen van de Minister.

In de eerste plaats is er vaak wel duidelijk welke partij op papier verantwoordelijk was voor bepaalde handelingen. Alleen is vaak de partij op wie een (papier) contractuele verantwoordelijkheid rustte niet de meest gerede partij om een specifiek risico te voorkomen of te beperken.

Als de contractuele werkelijkheid niet overeenkomt met de praktijk, dan kunnen onderzoeken door deze maatregel van de minister alleen maar diffuser worden. Bovendien is het maar zeer de vraag of de opdrachtgever nu per definitie de partij is die over voldoende kennis en ervaring beschikt om de veiligheid het beste te waarborgen. In veel gevallen is dat niet zo.

Daarop aansluitend geldt in de tweede plaats dat wij naar aanleiding van het abstracte plan van de Minister problemen zien in de praktijk bij de uitvoerbaarheid van de maatregel. Hoe kan één partij verantwoordelijk worden gehou-

den voor de algehele veiligheid wanneer er juist in de bouw zo veel gewerkt wordt met verschillende disciplines? Wordt van de opdrachtgever dan verlangd dat hijzelf alle kennis in huis heeft of haalt met alle extra kosten van dien? En als die kennis door de opdrachtgever dan extern moet worden ingehuurd, hoe zit het dan met de verantwoordelijkheid van de externe adviseur? Al met al lijkt de regeling eerder tot een toename van het aantal schijven te leiden, dan tot minder een diffuus speelveld.

Conclusie

Wij concluderen dat het aanwijzen van één centrale partij die geacht wordt 'contractueel' verantwoordelijk te zijn, geen recht doet aan de bevindingen van de OvV en dat dit (vermoedelijk) niet zal bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid. Ook Bouwend Nederland is weinig enthousiast over de plannen van de minister.

De wens voor meer (preventief) toezicht vanuit de overheid op het gebied van 'omgevingsveiligheid' is begrijpelijk. Preventief optreden is in het kader van de veiligheid veelal beter dan het inzetten van het strafrecht na ernstige incidenten. Dergelijk onderzoek is gericht op het strafrechtelijk verantwoordelijk houden van één of meerdere (rechts)personen en leidt zelden tot enig inzicht of gedragsveranderingen.

COLUMN

LENNY VULPERHORST

In de lucht of ondergronds

In Nederland denken we zo smal over mobiliteit dat we eigenlijk alleen wegen kunnen en willen verbreden. Zo krijgt de A4 er opnieuw een baan bij. 't Is in elk geval fijn te weten dat de verbreding er alleen komt op de rechte stukken tussen tunnels en verkeersknooppunten. En dat het aantal op- en afritten ongewijzigd blijft. In het artikel "Robo-taxis or high-tech tunnels? The race for traffic utopia" doet The Financial Times van afgelopen weekend verslag van waar nerds en miljardairs in

Silicon Valley mee bezig zijn. Vliegende auto's als een soort hybride variant van helicopter en auto. Tunnels, die in een veel sneller tempo met raket technologie worden geboord en waar auto's in vervoerd worden. Hypermoderne elektrische scooters en fietsen die auto's in de stad vervangen. Vliegende robo-taxis van de Ubers van deze wereld. Enzovoort. Een Amerikaanse hoogleraar die commentaar geeft op de ideeën zegt dat ze technisch voorlopig niet zo eenvoudig zijn en nog wel

even op zich laten wachten. Alleen al vanwege de investeringen. Neem dan het beprijzen van het gebruik. Dat is snel te regelen. Alleen de kiezers nog, aldus de hoogleraar. Automobilisten zullen alleen maar voor mobiliteit willen gaan betalen als het niet anders kan. Zolang er nog voldoende beweging in de file zit, zal het politiek draagvlak beperkt zijn. Om dat te veranderen zijn er nog meer files nodig. Pas als de nood heel hoog is, zal de stemming omslaan.

Laten we eerlijk tegen elkaar zijn en zeggen dat het Nederlandse rijkswegennet af is. Dat we hier en daar misschien hoogstens een klein stukje A-zoveel moeten afmaken en dat we al het geld steken in goed onderhoud en slim wegbeheer. En als het dan vastloopt weten wat we moeten doen: even niets.

Lenny Vulperhorst
Adviseur Andersson Elffers Felix Utrecht
l.vulperhorst@aef.nl

