

GOVERNANCE  
CODE  
VEILIGHEID  
BOUW



Introductie



GOVERNANCE  
CODE  
VEILIGHEID  
BOUW

## Governance Code Veiligheid in de Bouw

Doelen: betere veiligheidsperformance, samenwerking in de keten



Veiligheid in Aanbestedingen is een gezamenlijk initiatief van deze partijen, de ondertekenaars van de GCVB.  
Dit zijn dus ook de partijen die ViA gaan toepassen. Andere partijen kunnen en mogen ViA vroeg of laat ook toepassen.

GOVERNANCE  
CODE  
VEILIGHEID  
BOUW

## Waarom viA?

1. Veel ongevallen in de bouw
2. Genoeg regelgeving en instrumenten
3. Houding / gedrag / cultuur zijn bepalend
4. Behoefte aan progressief *level playing field*



1. De bouw is nog steeds een van de minst veilige sectoren.
2. Ondanks alle maatregelen die al zijn genomen, blijven de ongevallencijfers onverminderd (veel te) hoog.
3. Gemiddeld valt er bijna om de week een dode (20 in 2019).
4. Dan hebben we het nog niet over het aantal ongevallen met min of meer ernstig letsel en vaak blijvende gevolgen.
5. Veel onderzoeken laten zien dat het vooral schort aan houding, gedrag en cultuur.
6. Inspectie SZW (voorheen Arbeidsinspectie) en Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) stellen dit ook bij herhaling vast.
7. De sector moet in zijn geheel naar een betere veiligheidsperformance.
8. Voor iedereen moet de lat dus geleidelijk hoger worden gelegd, zodat we elkaar in de keten meenemen.
9. Daarom dus: een progressief level playing field.

GOVERNANCE  
CODE  
VEILIGHEID  
BOUW

## Misverstand wegnemen

Onjuiste suggestie in Cobouw 11 juli 2019.

ViA geldt niet alleen voor projecten van ProRail, RWS en RVB.

De ondertekenaars hanteren ViA in alle werken.

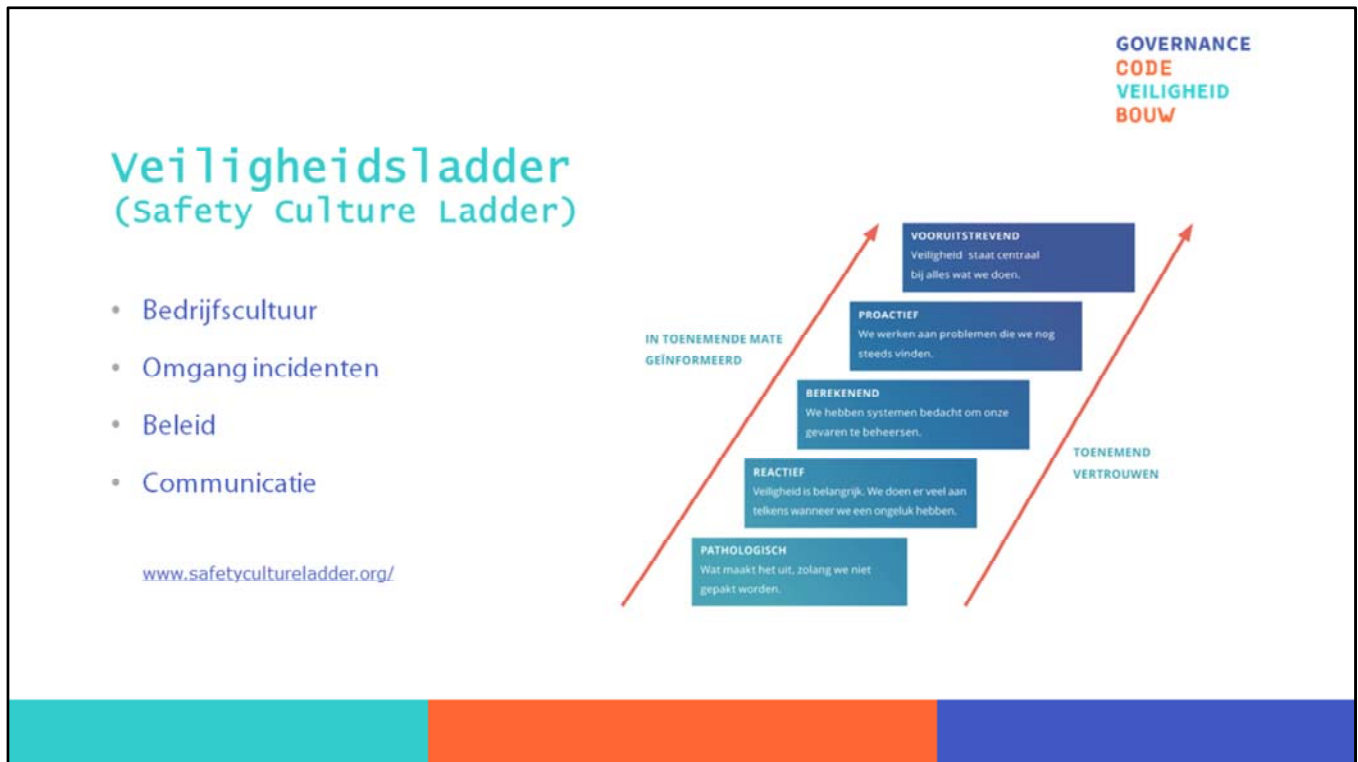
Rijksopdrachtgevers rekenen af met dodelijke ongevallen: veilig werken verplicht in aanbestedingen



Op bouwprojecten van het Rijk kwamen de afgelopen drie jaar zeker zes bouwvakkers om het leven. Grote bouwers en rijksopdrachtgevers beloven beterschap. Vanaf 2021 wordt veilig werken een vast criterium bij aanbestedingen. "Dit is een doorbraak."

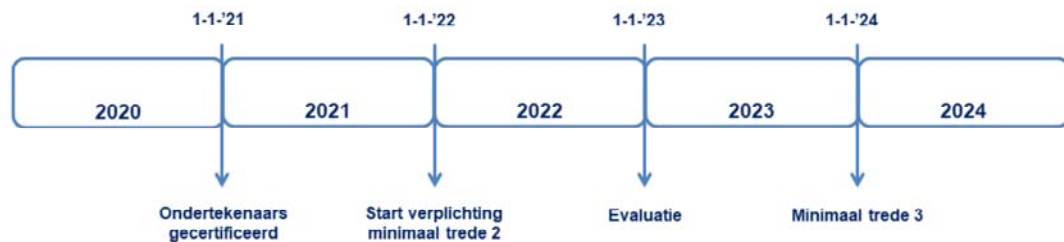
<https://www.cobouw.nl/bouwbreed/nieuws/2019/07/rijksopdrachtgevers-rekenen-af-met-dodelijke-ongevallen-veilig-werken-verplicht-in-aanbestedingen-101274595>

In het aangehaalde bericht in Cobouw wordt ten onrechte gesteld dat ViA alleen zou gelden voor projecten van RWS, ProRail en RVB. Het initiatief wordt gedragen door alle ondertekenaars van de GCVB en geldt dus voor alle projecten waarbij deze ondertekenaars betrokken zijn.



1. De Veiligheidsladder (VL) heeft een lange historie vanuit onder meer de 'Hearts and Minds'-filosofie.
2. De VL bestaat uit 5 treden die de volwassenheid van organisaties typeert op verschillende kenmerken. Trede 1 is het absolute minimum, trede 5 het hoogst haalbare.
3. ProRail hanteert al jarenlang de VL en heeft het beheer van het instrument overgedragen aan NEN.
4. Omdat de VL inmiddels ook internationaal wordt gehanteerd, worden in toenemende mate Engelse begrippen gehanteerd.

## Planning



1. De invoering van ViA is gefaseerd.
2. De ondertekenaars van de GCVB hebben met elkaar afgesproken zelf per 1 januari 2021 gecertificeerd te zullen zijn op minimaal trede 2.
3. De ondertekenaars geven daarmee aan dat ze niet alleen van opdrachtnemers eisen dat ze aan ViA voldoen, maar dat ook op zichzelf betrekken vanuit besef: het gaat om alle schakels in de keten.
4. De ondertekenaars hebben afgesproken per 1 januari 2022 bij aanbestedingen en inkoop ViA te hanteren. Dit geldt dan voor alle aannemers, onderaannemers en ook voor architecten- en ingenieursdiensten.
5. Rond 1 januari 2023 worden de ervaringen geëvalueerd. Hierbij worden niet alleen de ondertekenaars betrokken, maar ook vertegenwoordigers van brancheorganisaties die indertijd deelnamen aan de draagvlaktoets.
6. Mede afhankelijk van de evaluatie geldt per 1 januari 2024 eis trede 3.
7. De evaluatie kan ook leiden tot aanpassingen in het verdere systeem.
8. Bij de evaluatie zullen ook andere partijen inbreng hebben, met name vanuit (brancheorganisaties van) onderaannemers en MKB. Deze partijen hadden ook inbreng bij de draagvlaktoets (eind 2017 en daarna).

## Proportionaliteit

Contract-waarde *)	IMPACT		
	Laag	Midden	Hoog
Hoog > €5 mln	Blauw	Oranje	Oranje
Midden 1 à 5 mln	Cyaan	Blauw	Oranje
Laag <€1 mln	Cyaan	Cyaan	Blauw

\*) Hoofdaannemers hanteren bij vaste ketenpartners gemiddelde omzet van laatste 3 jaar.

### Risicomatrix

- Oranje: certificering
- Blauw: SCL Light audit (voorheen ervaringsaudit)
- Cyaan: self-assessment

### Ondergrens

- Contractwaarde tot 100k vrijgesteld
- Bedrijven tot 5 personen vrijgesteld

**Let op:** het karakter van deze audits wijkt sterk af van en is niet te combineren met systeemaudits zoals ISO9001

1. Binnen ViA is de VL er in 3 'smaken' (kwalificatie niveaus):
  - Certificering is het zwaarst: voor projecten met hoog risicoprofiel;
  - Een SCL Light audit (voorheen ervaringsaudit, ook wel SAQ+) is minder diepgaand en goedkoper: voor projecten met gemiddeld risicoprofiel;
  - Een self-assessment is voor projecten met laag risicoprofiel.

Een zwaarder middel dan vereist is altijd goed.
2. Certificering op VCA, ISO45001 of OHSAS18001 is geen vervanging voor certificering op de Veiligheidsladder. Die andere methoden beoordelen de veiligheidscultuur minder diepgaand en geven geen score op de Veiligheidsladder.
3. Het project-risicoprofiel wordt door OG bepaald obv risicomatrix adhv contractwaarde en impactklasse (volgende sheet).
4. Nav de draagvlaktoets drempelwaarden gericht op proportionaliteit (tbv MKB). Vrijstelling bij contractwaarde < €100.000 en bedrijven tot 5 medewerkers.
5. Een opdrachtgever kan een bedrijf als ketenpartner beschouwen en dan als contractwaarde de gemiddelde jaaromzet van de vorige 3 jaren nemen.
6. Bij raamovereenkomst of meerjarig onderhoudscontract geldt als contractwaarde de jaaromzet die voortkomt uit de overeenkomst.

## Impact klassen

IMPACT		
Laag	Midden	Hoog
Grondbouw (o.a. grondwerk, grondverzet, dijkverzwaringen); Installatietechniek; Afwerking & Onderhoud.	Utiliteitsbouw, laag; Woningbouw; Wegenbouw; Fundatie; Ondergrondse Infra/K&L; Sloop.	Utiliteitsbouw, hoog; Tunnelbouw; Spoorbouw; Waterbouw/Civiel.

1. De impactklasse van het type werk binnen de opdracht bepaalt mede welk bewijsmiddel ihkv ViA is vereist.
2. De indeling in impactklasse laag, midden en hoog is in dit overzicht uitgewerkt.
3. De indeling is bepaald door een breed samengestelde werkgroep na verkenning van vele varianten, waaruit deze indeling als meest optimale naar voren kwam.
4. Het type werk is maatgevend. Bijvoorbeeld installatietechniek is impactklasse laag, ook als het in een tunnel is (tunnelbouw heeft wel een hoger risicoprofiel, maar het installatiewerk daarin niet).
5. Binnen een opdracht kan sprake zijn van een combinatie van werkzaamheden. De toewijzing aan de 'juiste' impactklasse (waar ligt het zwaartepunt) is dan een kwestie van gezond verstand.
6. Bij onderaanneming kan sprake zijn van werkzaamheden die niet in deze tabel staan. Ook dan is toewijzing met gezond verstand mogelijk.
7. Bij twijfel: overleg met uw opdrachtgever(s), die heeft het laatste woord.



GOVERNANCE  
CODE  
VEILIGHEID  
BOUW

## Hoe ViA toe te passen?

### 1. Geschiktheids criterium in selectiefase (voorkeur)

- bedrijfscertificering



### 2. Contracteis (alternatief)

- projectcertificering indienen binnen 3 maanden na opdracht
- vooral voor buitenlandse inschrijvers, combinaties en nieuwkomers
- komt tegemoet aan Aanbestedingswet (proportionaliteit)
- wordt door publieke opdrachtgevers als alternatief geboden voor bedrijfscertificaat in selectie

**Opmerking:** ProRail gebruikt bij rail-gebonden activiteiten de Veiligheids ladder als minimumeis in erkenningsregelingen en als gunningscriterium in aanbestedingen.

1. De Veiligheids ladder (VL) kan op twee manieren worden uitgevraagd:
  - Bij start van de aanbesteding: als geschiktheids criterium in selectiefase. Wie mee wil doen moet op bedrijfsniveau gekwalificeerd zijn.
  - Als contracteis, zodat pas na opdracht bewijs moet worden overlegd, naar keuze op bedrijfsniveau of op projectniveau.
2. Voor het doel: de sector als geheel bewegen tot een hogere veiligheids performance, is bedrijfscertificering beter dan projectcertificering en dus heeft het eerste de voorkeur.
3. Publieke opdrachtgevers, zoals RWS en het RVB zijn gebonden aan aanbestedingsregels, waardoor zij projectcertificering moeten toestaan. De Gids Proportionaliteit (Aanbestedingswet) laat niet toe eisen te stellen die verder strekken dan het voorwerp van de aanbesteding. Een bedrijfscertificaat eisen voor een project gaat dan te ver. Bedrijfscertificering mag echter altijd en is goedkoper als je vaker op projecten inschrijft.
4. ProRail heeft als 'speciale sector'-bedrijf meer vrijheid en hanteert de Veiligheids ladder als minimumeis in erkenningsregelingen en als gunningscriterium in aanbestedingen bij rail-gebonden activiteiten.

## Producten Veiligheidsladder

Product Veiligheidsladder	ViA-actie	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 4
SCL (certificaat)	certificering	Certificatieaudit	SCL Light audit	SCL Light audit	Certificatieaudit
	<i>auditdagen</i>	Handboek tabel	tabel *40%	tabel *40%	Handboek tabel
SCL Light (statement)	SCL Light audit (v/h ervaringsaudit)	SCL Light audit	Check op Actieplan	Check op Actieplan	SCL Light audit
	<i>auditdagen</i>	tabel *40%	1 dag (1 auditor)	1 dag (1 auditor)	tabel *40%
Approved Self Assessment (ASA, statement)	self-assessment	Verificatie SAQ	Check op Actieplan	Check op Actieplan	Verificatie SAQ
	<i>auditdagen</i>	1 dag (1 auditor)	0,5 dag (1 auditor)	0,5 dag (1 auditor)	1 dag (1 auditor)

1. Dit schema laat zien dat de auditlasten in jaar 2 en jaar 3 lager zijn dan in jaar 1. In jaar 4 begin je weer opnieuw..
2. Het in jaar 1 door een LCI afgegeven bewijs is drie jaar geldig, zo lang in jaar 2 en 3 de auditor vaststelt dat je nog steeds op de goede weg zit.
3. Hoe meer inzet van auditcapaciteit, hoe diepgaander het onderzoek en hoe meer zekerheid over de uitkomst (behaalde trede op de Veiligheidsladder). Dit hangt samen met het risiconiveau in de matrix.
4. De waarde van een self-assessment zit meer in dat het bedrijf aantoont bewust en serieus bezig te zijn met de veiligheidscultuur en werkt aan een betere veiligheidsperformance (zekerheid over de behaalde trede weegt hierbij minder).
5. De afdrachtkosten aan NEN zijn voor onderhoud en beheer van het instrument en voor de bewaking door NEN van de kwaliteit van de certificerende instellingen (opleidingen, examens, controles; accreditatie).

## Meer informatie

**Specifieke informatie over ViA:** <https://gc-veiligheid.nl/veiligheid-in-aanbesteding-via>

- Factsheet
- Handreiking
- Veel gestelde vragen

**Informatie over toepassing Veiligheidsladder:** [www.safetycultureladder.com/](http://www.safetycultureladder.com/)

- Handboek Veiligheidsladder
- Register van gekwalificeerde bedrijven
- Subpagina met aanvullingen op het Handboek voor ViA