

Over een vrachtwagen van een paar ton

In de rubriek 'zwart ontmoet groen' schrijft Leven op Daken in elk nummer over de ontmoeting in de praktijk tussen dakdekkers en degenen die de door hen voorbereide multifunctionele daken verder afwerken. Het zijn verhalen uit de praktijk. Na de vorige te diep geslagen piketpaaltjes ook nu weer een verslag van een werk dat als basis goed was, maar toch verkeerd afliep.

Dit verhaal gaat over een vrachtwagen van een paar ton. En dan bedoelen we een vrachtwagen met een gewicht van een paar ton die voor een paar ton euro's schade veroorzaakt. Leest en huivert!

Het betreft in dit geval een kelderdak met zand en klinkers. Een kelderdak ook met een flinke omvang. Het ontwerp was echter geheel overeenkomstig de specificatiebladen van het Leven op Daken-concept, dus dat kon niet meer fout lopen. Zou je denken.

Op het kelderdak werden Foamglas isolatieplaten verkleefd met warme asfalt bitumen 110/30 waarop twee lagen SBS-gemodificeerde dakbanen werden verkleefd, eveneens met warme asfaltbitumen 110/30. Op deze dakbedekking werden vervolgens de drainagematten EL 202 gelegd met een filterdoek waarop tenslotte de afwerking met zand en klinkers als bestrating zou komen.

Hoewel in eerste instantie het gehele pakket werd aangeboden aan de hoofdaannemer van dit werk, dus inclusief de afwerking

met zand en klinkers, werd om coördinatiekosten te besparen de afwerking door de opdrachtgever zelf opgedragen. Uiteraard kan een opdrachtgever deze beslissing nemen, maar of dat handig is, is een tweede.

Wij gaven nadrukkelijk aan dat aan de uitvoering toch wel veel aandacht besteed diende te worden. We hebben zelfs schriftelijk benadrukt dat het zand met kleine shovels voor het werk uit en met gebruik van rijplaten diende te worden opgebracht om het risico van beschadigingen te voorkomen.

De tijdsdruk op dit project was groot. Maar met gemiddeld acht dakdekkers aan het werk konden we het werk in circa drie weken klaren. Inclusief, conform de opdracht, het aanbrengen van de drainageplaten. Onze opdracht was hiermee gereed en nog wel binnen de gestelde korte uitvoeringstijd. En dus volgende het traject van opleveren en nogmaals melden dat de vervolgwerkzaamheden toch echt voorzichtig moesten gebeuren.

Iedereen was gewaarschuwd, dachten wij, behalve klaarblijkelijk de vrachtwagenchauffeur van de aannemer die van de opdrachtgever de opdracht had gekregen om het zand en de klinkers aan te brengen. Deze reed een paar dagen later met een vrachtwagen vol zand, circa 40 ton, over het systeem. Nu zijn Foamglas-isolatieplaten zeer sterk, maar er zijn grenzen aan de toelaatbare belasting. De drainageplaten vervormd en de Foamglas-isolatieplaten vergruisd en afgescheurd.

Daar sta je dan te kijken bij de insnijdingen, naar hoe groot de schade is. Verzekeringsmensen erbij, adviseurs, aannemer, opdrachtgever. Er was helaas maar één conclusie mogelijk: circa 80 procent van het werk moest volledig worden gesloopt tot op het beton. Het duurde ongeveer drie maanden voordat de verzekeringsmaatschappijen met alle partijen eruit waren wat betreft schuldvraag en wie er opdraaide voor de schade. Die bedroeg een paar ton, niet in gewicht maar euro's.

Als niet bezuinigd was op coördinatiekosten had dit niet hoeven te gebeuren. De les die hieruit geleerd moet worden: besteed het gehele werk, inclusief de afwerking, net als bij daktuinen, in zijn geheel uit aan één partij. Die blijft dan verantwoordelijk van het begin tot het eind. Dit voorkomt een hoop stress, frustraties, gezeur tijd en geld.

Besteed het gehele werk, inclusief de afwerking, in zijn geheel uit aan één partij

Cees van Loenen,
technisch directeur Mastum Daksystemen