

Hoe weet je of er op een bouwplaats veilig en volgens de regels met een hijskraan wordt gewerkt? Bezitters van het certificaat 'Person in Charge; rules and regulations for lifting and hoisting' weten dat je daarvoor maar twee vragen hoeft te stellen. Slechts weinig werknemers in de bouw zijn echter in het bezit van genoemd certificaat. Het is voor een deel een verklaring voor het grote aantal ongelukken bij hijsen en heffen. Dakenraad deed de cursus mee.

Tekst en beeld: Armand Landman

Routinematig staat niet gelijk aan veilig



10 vragen voor veilig hijsen

1. Zijn alle betrokkenen bekend met de regels en procedures voor de hijsopdracht?
2. Zijn alle betrokkenen bij de Toolbox geweest?
3. Zijn de benodigde hijs/hefmiddelen en materialen gecontroleerd en gekenmerkt met:
 - Veilig hijsgewicht (SWL of WLL)
 - Een uniek identificatie nummer
 - Een geldige inspectiedatum
4. Functioneren alle veiligheidsvoorzieningen?
5. Weet iedereen wie de Person in Charge is?
6. Is iedereen gekwalificeerd en bewust van zijn of haar taken?
7. Is er een goedgekeurd hijsplan, een taak risico analyse en begrijpt iedereen de hijsopdracht en de voorzorgsmaatregelen?
8. Weten we wanneer de hijswerkzaamheden gestaakt moeten worden m.b.t. de weersomstandigheden (b.v. windkracht, seastate)?
9. Is het hijsgebied gecontroleerd en is iedereen op een veilige afstand voor het geval de hijs zwaait of valt?
10. Zijn de communicatie en middelen overeengekomen en zijn deze duidelijk?

info@12hoist4u.com

Boven de 10 tonmeter moet een kraanmachinist verplicht over een certificaat beschikken.

Ieder jaar overlijden er in Nederland 5 à 6 mensen bij een ongeluk met een hijskraan. Tussen de 30 en 40 personen lopen blijvend letsel op en iedere week valt er wel ergens een kraan om. Gelukkig met alleen maar materiële schade." Peter Verhoef somt de getallen bijna achteloos op. "En bijna altijd krijgt de kraanmachinist de schuld. Omdat men denkt dat die verantwoordelijk is voor de veiligheid. Na vandaag weten jullie beter."

Verhoef is directeur van 12Hoist4U, een recruitmentbureau dat personeel levert voor hijs- en hefwerk. Vooral voor de petrochemische en de offshore-industrie, maar steeds vaker ook voor de bouw.

Daarnaast verzorgt Verhoef trainingen en cursussen. Niet alleen voor machinisten maar juist ook voor mensen daaromheen. Vandaag zitten er bijvoorbeeld cursisten met een PR-achtergrond, veiligheidsdeskundigen, accountmanagers en een journalist in het leslokaal. Verhoef: "Ik zou graag meer cursisten van bouwbedrijven verwelkomen. Want juist in die sector schiet veiligheid er de laatste jaren nog wel eens bij in. En ook de opleiding voor kraanmachinist is niet meer wat die in het verleden was."

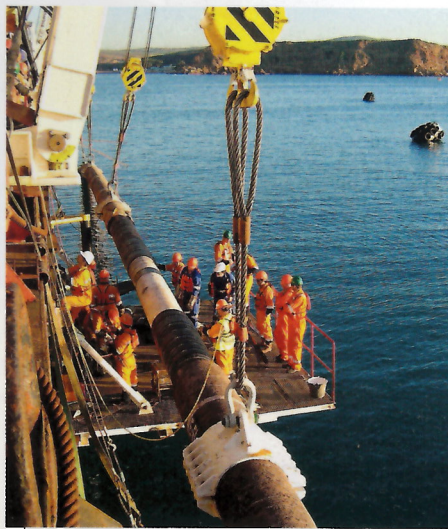
Wettelijke eis

Wat volgt, is een ochtend vol theorie over Nederlandse wetgeving en Europese richtlijnen,

veiligheidseisen en arboregelingen. Zo blijkt - en daar schort het in de praktijk nog wel eens aan - dat iedere hijsklus van tevoren moet worden gepland. "Dat is een wettelijke eis", doceert Verhoef. "En dat begint altijd met het vooraf categoriseren van het soort hijs- en hefwerkzaamheden. Uit die categorie volgt namelijk het hijsplan, de planning samen met eventuele beheersmaatregelen." Vervolgens legt Verhoef uit dat er een verschil is tussen routinematige en niet-routinematige hijsklussen. "Waarmee ik niet zeg dat routinematig werk gelijk staat aan veilig werk. Sterker nog, de meeste ongelukken gebeuren juist bij routinematige werkzaamheden."



In de offshore en de industrie worden strengere eisen aan medewerkers gesteld dan in de bouw.



Alle hijsmiddelen moeten voor ieder gebruik opnieuw worden gecontroleerd.



De meeste ongelukken zijn met hijskranen. Wekelijks valt er wel een om.

Uiteindelijk moet er voor iedere klus een hijsplan worden gemaakt. Dat bestaat altijd minimaal uit een werkvergunning, een taakrisicoanalyse (TRA), een toolboxmeeting, 10 vragen voor veilig hijsen (een lijst met 10 vragen die allemaal moeten worden afgevinkt voordat het werk begint, red.) en voldoende aandacht voor de omstandigheden. Waait het bijvoorbeeld? Of is er slecht zicht?

Person in Charge

Bij alle hijswerkzaamheden moet er een Person in Charge aanwezig zijn. Verhoef: "Die naam komt uit de petrochemie. Je kunt die man of vrouw ook appointed person of de wettelijk voorgeschreven toezichthouder noemen. Dat is dus iemand anders dan de machinist of de aanpikker. En de Person in Charge kan van alles delegeren, maar niet de verantwoordelijkheid voor het hele werk. Jullie weten nu dus welke twee vragen je moet stellen om te kunnen constateren of ergens veilig en volgens de regels wordt gewerkt. Namelijk: 'wie is de Person in Charge?' en 'Hoe is het werk gecategoriseerd?'. Kan niemand op een werk je antwoord geven op één van deze vragen, dan weet je dat er iets niet klopt."

Machinerichtlijn

Na de lunch volgt lesstof over de machinerichtlijn, gebruiksaanwijzingen bij machines en onderdelen ("is die niet aanwezig of niet in de juiste taal? Koop zo'n product dan niet!"), CE-markeringen en andere Europese normeringen. De cursisten leren hoe hijsmiddelen als haken, hijsogen, kabels en banden

moeten worden gecontroleerd voor gebruik. Een hijsband die zichtbare schade vertoont, hoe minimaal ook, mag nooit worden gebruikt. Hijsogen mogen maar 1 keer worden gebruikt en een last mag nooit worden gehesen als de tophoek van de kabel groter is dan 120 graden. Verhoef: "Onthoud dat alle hijsmiddelen iedere keer dat je ze gebruikt, opnieuw moeten worden gecontroleerd. Dat controleren doe je zelf, als gebruiker. De wetgever zal daarnaast regelmatig moeten inspecteren. Dat doet de Inspectie SZW tegenwoordig. Een keurmeester komt periodiek op de werkplaats langs om producten en machines te keuren. Is dat te lang niet gebeurd, gebruik een machine dan niet."

Leermeester

De cursusdag wordt afgesloten met een examen en daarna ontvangen de deelnemers een certificaat. Is zo'n certificaat verplicht wanneer je op een bouwplaats met een hijskraan werkt? Verhoef: "De wet spreekt slechts van vakkundigheid. Maar hoe bewijs je dat? Bij kranen van boven de tien tonmeter is een certificaat voor de machinist verplicht." Waarop cursist Paul Staps opmerkt: "Vroeger duurde een opleiding tot machinist 4 jaar. En dan liep je al die tijd mee met een leermeester. Nu heb je zo'n certificaat in 4 tot 6 weken. En dan mag je de weg op." Verhoef: "Dat bewijst wel dat het opleiden van een gecertificeerde Person in Charge geen kwaad kan. Het scheelt waarschijnlijk heel veel ongelukken."



De cursisten

Jeffrey Li-a-Sing, veiligheidskundige bij Allprevent. "We begeleiden veel shut-downs in de industrie en werken daarnaast veel in de infra en de civiele bouw. In mijn werk heb ik veel te maken met de firma Peinemann, die veel kranen verhuurt. Ik ben al opgeleid tot Banksman, dit leek me ook nuttig."

Karin van den Oetelaar, HR-specialist bij staalbedrijf Mercon Montage. "Ik beveel onze medewerkers aan welke cursussen ze mogen en moeten volgen. Dan is het wel handig dat ik weet waarover ik praat. Bij Mercon wordt ontzettend veel geheven en gehesen. Zowel in de fabriekshal als op het werk."

Paul Staps, Technical Operations Manager bij kraanverhuurder Hovago Cranes. "Ik ben zelf kraanmachinist geweest en werk nu bij een verhuur- en verkoopbedrijf. Deze cursus is vooral het opfrissen van mijn kennis. Maar ook handig om dat certificaat te hebben. We draaien nog wel eens proef bij onze klanten. Je bent nooit te oud om te leren."

Frank van Gils, Account Manager Service & Maintenance bij Railtechniek Van Herwijnen. "Ik wil kunnen meepraten met mijn klanten. En daarbij is het altijd handig om je kennis te vergroten."

Thijs van der Laaken, Teamleader Sites and Logistics bij Seaway Heavy Lifting. "We doen veel offshoreklussen. Zelf ben ik yardmanager op onze werf. Ik zie en begeleid dus veel hijswerk op de werf zelf en was benieuwd of we alles wel goed en volgens de regels doen."