



Inspectie SZW
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

Rapport: Keuren van hijskranen, een ambacht

Een onderzoek naar de werking
van het stelsel van de keuring van
hijskranen

Colofon

Projectleider en contactpersoon

dhr. W.A.M. Klever
Inspectiebreed Kenniscentrum
Inspectie SZW
7 december 2020

Datum

Inhoud

Colofon	2
Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel en methode	5
1.3 Oriëntatie	5
1.3.1 Wet- en regelgeving	5
1.3.2 Conformiteitsbeoordelingsinstanties	6
1.3.3 Beheerstichting TCVT	6
1.3.4 Raad voor Accreditatie	6
2 De enquête	7
2.1 Algemeen	7
2.2 Keuringstermijnen	7
2.3 Het certificatieschema W3-01	7
2.4 CBI's en keurmeesters	8
3 Bijwoningen van de keuring	9
3.1 Waarnemingen door deskundige	9
3.2 Informatie van de keurmeesters	9
4 Onderzoek bij CBI's	11
4.1 Het nieuwe keuringsschema	11
4.2 Nacontrole of schriftelijke afdoening	11
4.3 Opleiding	11
4.4 CBI-overleg en eigenaarschap schema	12
4.5 Reikwijdte keuring W3-01	12
4.5.1 Hulpstukken	12
4.5.2 Onderwagen	13
4.6 Sticker	13
5 Oordeel en conclusies Inspectie SZW	14
5.1 Tevredenheid	14
5.2 Deskundigheid keurmeester	14
5.3 Het certificatieschema	14

Samenvatting

De Inspectie SZW houdt toezicht op de werking van het stelsel van de keuring van hijskranen. Hijskranen moeten elke twee jaar gekeurd worden door een conformiteitsbeoordelingsinstantie (CBI). Deze CBI's zijn door de minister van SZW aangewezen om de wettelijk verplichte periodieke keuring van hijskranen uit te voeren. De Inspectie houdt toezicht op de CBI's. De aanleiding voor dit onderzoek is een rapport van de Inspectie uit 2012¹, waarbij ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld. Deze zijn destijds aangepakt. Omdat de Inspectie verantwoordelijk is voor een goede werking van het stelsel en er wijzigingen in het stelsel zijn geweest, is het noodzakelijk een actueel beeld te hebben. Daarom is opnieuw onderzoek gedaan.

Het totaalbeeld is dat de vier CBI's goed presteren. In 2012 lag dat anders; van de toenmalige zes CBI's was bij twee CBI's de borging van de kwaliteit onvoldoende en één CBI presteerde onvoldoende. Van die laatste is de aanwijzing toen niet verlengd. Het is nu een stabiele sector, deskundigheid en kennis zijn aanwezig. Er is nu meer sprake van collegialiteit dan concurrentie, wat de samenwerking ten goede komt. Wel is op een aantal onderdelen verbeteringen mogelijk en gewenst.

Startpunt van dit onderzoek is het meten van de tevredenheid van de gebruikers: de eigenaren van de hijskranen. De tevredenheid over zowel de CBI's als haar keurmeesters is opvallend hoog: 96%. Ook bestaat tevredenheid over de huidige keuringstermijnen en over het certificatieschema dat bij de keuringen gebruikt wordt.

In vergelijking met het onderzoek in 2012 heeft de Inspectie nu bij de bijwoningen van keuringen de helft minder opmerkingen gemaakt over gemiste of anders gewaardeerde tekortkomingen. Wel ziet de Inspectie dat op enkele onderdelen verschillend gehandeld wordt. Bijvoorbeeld bij de keuring van de onderwagen van een mobiele kraan en het meenemen bij de keuring van hulpstukken die niet met hijsen te maken hebben. Uniformiteit bij het keuren is belangrijk.

De deskundigheid en kennis van de keurmeesters die de Inspectie heeft gezien, is ruim voldoende. Keurmeesters hebben vaak lange dienstverbanden. Het opleiden en inwerken van de keurmeesters bij de vier CBI's wordt echter op verschillende wijzen vormgegeven, wat mogelijk een risico vormt voor de evenwichtigheid en het vakmanschap van (vooral nieuwe) keurmeesters. Dat kan leiden tot een minder goede en uniforme keuring. De strengere eisen aan de keurmeesters die in 2012 golden, zijn vervallen. De

Inspectie vraagt daar aandacht voor; de eisen zijn nu generiek en daardoor niet makkelijk te toetsen. Ook is de Inspectie van mening dat de *continuing training* van keurmeesters, zoals de NEN 17020 vereist, meer aandacht verdient dan nu het geval is.

Deze aspecten worden onder de aandacht van de CBI's gebracht, maar ook van de Raad voor Accreditatie die deze in haar jaarlijkse controles kan meenemen.

¹ Rapport uit 2012: 'Keuren, een hele hijs!', een rapport over het functioneren van de CBI's. Het onderzoek was uitgevoerd in 2011.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Hijskranen moeten veilig zijn voor de mensen die ermee werken en voor de omgeving. Dit onderzoek gaat over het keuringsstelsel dat bijdraagt aan de veilige staat van de hijskranen. Een enkele keer bezwijkt er een hijskraan door een technische tekortkoming waarbij slachtoffers vallen. In Nederland komt dit sporadisch voor; in principe moeten onvolkomenheden bij de keuring al aan het licht komen. Wel komen vaker ongevallen met hijskranen voor waarbij geen slachtoffers vallen, maar de Inspectie heeft daar geen cijfers over. Om de veiligheid van hijskranen te waarborgen is in de wet- en regelgeving een tweejaarlijkse keuring verplicht gesteld, uitgevoerd door een door de Inspectie (namens de minister van SZW) aangewezen instelling: een conformiteitsbeoordelingsinstantie (CBI). Deze keuring is onderwerp van dit onderzoek. In de tussentijdse jaren moeten de hijskranen worden gekeurd door een deskundige. Deze deskundige hoeft geen keurmeester van een aangewezen instelling te zijn. Dit keuringsstelsel draagt met weinig overheidsinzet bij aan de veiligheid van hijskranen en het kleine aantal ongevallen door een technische oorzaak.

In het verleden is het keuren van hijskranen enkele malen onderzocht. Reden daarvan was dat er bij het keuren verschillen waren tussen de CBI's, en tussen hun keurmeesters, in het wegen en waarnemen van tekortkomingen. In 2011 is dit laatstelijk op verzoek van de minister onderzocht, wat leidde tot het uitbrengen van het rapport 'Keuren, een hele hijs!' in 2012. Het rapport betrof een vervolgonderzoek, waarbij de focus op verzoek van de minister in het bijzonder op de afkeurcriteria en de deskundigheid van de keurmeesters lag. De voornaamste bevindingen en oordelen van de Inspectie waren de volgende:

- De afkeurcriteria zijn niet verbeterd, maar de keurmeesters zagen dit niet als probleem. Wel werden interpretatieverschillen opgemerkt, en werd waargenomen dat het certificatieschema niet volledig werd gevolgd en de CBI's niet uniform handelden.
- De keurmeesters voldeden niet allemaal aan de opleidingseis en de eis tot bijscholing.
- Bij twee van de (toen) zes CBI's was de borging van de kwaliteit niet voldoende, en één CBI presteerde onvoldoende.

De meeste CBI's onderschreven de resultaten van het onderzoek, en namen maatregelen. Waar nodig stelde men een verbeterplan op. Van de CBI die onvoldoende presteerde, verlangde de Inspectie de aanwijzing niet. De resultaten van dat onderzoek werden meegenomen met het nieuwe certificatieschema dat kort na het onderzoek werd opgesteld. De eisen aan de keurmeesters werden onder meer aangescherpt.

1.2 Doel en methode

Het doel van dit onderzoek is een actueel beeld te hebben van het stelsel van hijskraankeuringen. Gezien het rapport uit 2012, de verstreken tijd, en de wijziging in het stelsel dat CBI's geaccrediteerd moeten zijn, is onderzocht hoe het stelsel nu functioneert. Daarbij is aandacht voor de toenmalige tekortkomingen. Daarmee wil de Inspectie een bijdrage leveren aan het veilig werken met en rond de hijskraan door een uniforme en kwalitatief goede keuring van hijskranen. Op het certificaat van goedkeuring moet men kunnen vertrouwen.

Voor dit onderzoek is een enquête uitgezet bij de eigenaren van hijskranen, en zijn keuringen bijgewoond. De accreditierapporten van de Raad voor Accreditatie (RvA) over de CBI's zijn ingezien, en er is met de RvA gesproken. Daarnaast zijn keuringsdossiers en personeelsdossiers van de CBI's ingezien, en is met de CBI's en de beheerstichting TCVT gesproken. Het onderzoek is uitgevoerd eind 2019, na de datum van ingang van het nieuwe certificatieschema.

1.3 Oriëntatie

1.3.1 Wet- en regelgeving

De relevante normen zijn te vinden in de volgende wet- en regelgeving:

- Warenwet
- Warenwetbesluit machines, artikelen 6d en 6h
- Warenwetregeling machines, artikel 2
- NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012
- Certificatieschema W3-01

Het Warenwetbesluit machines schrijft voor dat de hijskranen periodiek gekeurd moeten worden. Het certificatieschema (ook wel TCVT-schema genoemd) geeft aan op welke aspecten de hijskraan gekeurd moet worden en op welke wijze. Het schema stelt ook eisen aan de keurmeester en beschrijft het proces dat gevolgd moet worden bij een keuring.

Het certificatieschema geldt vanaf 4 april 2019. Opgenomen is een overgangsregel waardoor de meeste CBI's het schema per 1 oktober 2019 hebben toegepast. Dit schema is geen bijlage meer bij de Warenwetregeling machines, zoals voorheen. Het voorlaatste schema dateerde uit 2012 en was formeel per 19 juli 2016 vervallen, maar gold tot inwerkingtreding van het huidige schema. De CBI's zijn nu verantwoordelijk voor het schema, en schakelen daar gezamenlijk de beheerstichting TCVT voor in.

1.3.2 Conformiteitsbeoordelingsinstanties

Er zijn in 2019 vier door de minister aangewezen CBI's die hijskranen keuren:

- Aboma B.V.
- HHC/DRS B.V.
- SGS Nederland B.V.
- TÜV Nederland QA B.V.

In 2019 zijn in totaal 3.317 certificaten afgegeven, er zijn 6.423 lopende certificaten.

1.3.3 Beheerstichting TCVT

De CBI's hebben een schemabeheerder voor het ontwikkelen, onderhouden en publiekelijk en kosteloos toegankelijk maken van een schema, dat door de CBI's moet worden gebruikt. Op het gebied van het keuren van hijskranen is dit de beheerstichting TCVT, die in de oude situatie ook de schema's beheerde.

1.3.4 Raad voor Accreditatie

Een CBI moet door de minister van SZW aangewezen worden. Alleen dan mag de CBI de tweejaarlijkse wettelijk voorgeschreven keuring uitvoeren. Een eis om aangewezen te worden is dat de CBI geaccrediteerd is door de Raad voor Accreditatie (de RvA). De RvA kijkt of de CBI aan de eisen voldoet, zoals beschreven in de bij 1.3.1 beschreven regelgeving. Binnen de accreditatiecyclus van vier jaar vindt jaarlijks een controlebeoordeling plaats, waarbij ook dossieronderzoek en een bijwoning plaatsvindt. De Inspectie steunt op de accreditatie van de RvA, maar blijft verantwoordelijk voor het toezicht op de CBI's en het stelsel, en kan (namens de minister van SZW) de aanwijzing intrekken. De Inspectie verricht daartoe onderzoek, zoals dit onderzoek.

2 De enquête

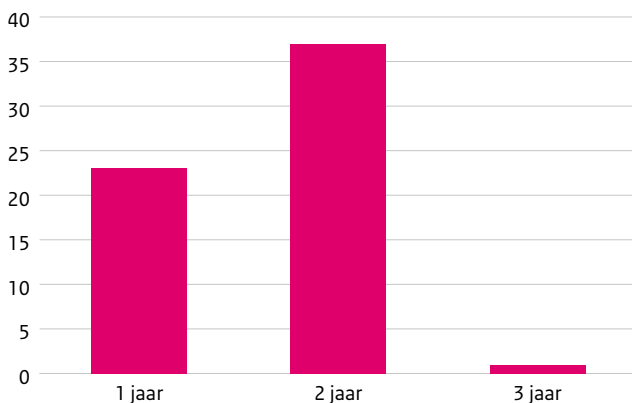
2.1 Algemeen

Bij eerdere onderzoeken is niet naar de mening van de gebruiker gevraagd. Om een compleet beeld te hebben van de werking van het stelsel, is dit relevant. Aan 176 eigenaren van keuringsplichtige hijskranen, voor zover bij ons bekend, is gevraagd een enquête in te vullen. Het is van belang om te weten wat hun opvatting is over de keuringstermijnen, het schema, het presteren van de keuringsinstellingen, en over het stelsel in het algemeen. Ook kunnen zo mogelijke problemen aan de orde komen. De enquête is door 61 bedrijven ingevuld.

2.2 Keuringstermijnen

Een hijskraan moet elke twee jaar door een CBI gekeurd worden (in de volksmond de wettelijke termijn genoemd), en tussentijds door een deskundige (hoeft geen CBI te zijn). Gevraagd naar de gewenste keuringstermijn, werd het volgende aangegeven

Figuur Gewenste wettelijke keuringstermijn



Uit de resultaten blijkt dat de meeste respondenten de huidige wettelijke keuringstermijn van twee jaar goed vinden. Ook een keuringstermijn van één jaar is goed vertegenwoordigd. Aangezien de tussentijdse keuring in 66% van de gevallen ook uitgevoerd wordt door de CBI volgens het certificatieschema, is een termijn van één jaar vaak ook de praktijk. Van de categorie twee jaar en drie jaar geeft 82% aan wel een tussentijdse keuring te willen. Ook is 49% van alle respondenten van mening dat de tussentijdse keuring door een CBI zou moeten worden gedaan, volgens het certificatieschema. De meeste bedrijven (74%) bewaken zelf de keuringstermijn. In de andere gevallen de CBI of iemand anders.

2.3 Het certificatieschema W3-01

Bij de keuring door een CBI wordt het schema W3-01 gehanteerd, het certificatieschema (voorheen WSCS, keuren hijskranen). Vanaf april 2019 (effectief vanaf oktober 2019) geldt een nieuwe versie. Van de respondenten geeft 89% aan tevreden te zijn over het schema. Uit de gegeven toelichtingen blijkt ook tevredenheid, al geeft een enkeling aan dat het onduidelijk is of een tekortkoming als een A-tekortkoming wordt aangemerkt (direct gevaar: kraan mag dan niet meer gebruikt worden) of als een B-tekortkoming (kraan mag nog wel gebruikt worden). Meer eenduidigheid wordt gewenst. Een andere respondent geeft aan dat het schema zich bij een mobiele kraan ook op verkeersaspecten zoals remvertraging zou moeten richten. Een mobiele kraan is niet APK-plichtig. Ook spreekt een respondent zijn zorg uit dat sommige bedrijven met kleinere kranen erg laks zijn met keuringen, waardoor de concurrentiepositie wordt beïnvloed. Hij pleit voor een centraal register met een soort APK en de afmelding van keuringen bij RDW. Een andere respondent pleit voor een uniforme Europese keuring voor de verhuur van grote kranen, zoals bij de windmolenbouw.

Gevraagd is of de respondenten bekend zijn met het nieuwe keuringspunt 109. Hier is specifiek naar gevraagd omdat dit kostenverhogend werkt. Het keuringspunt houdt in dat het lierwerk na 8 of 12 jaar gereviseerd moet worden, en dat is niet goedkoop. Ongeveer de helft van de respondenten is bekend met dit keuringspunt. Een respondent geeft aan dat punt ingewikkeld te vinden. Een ander maakt zich zorgen over de veiligheid omdat afstelgegevens vaak ontbreken.



2.4 CBI's en keurmeesters

Aan de respondenten is gevraagd of ze tevreden waren over de CBI's. Ook is gevraagd of ze tevreden waren over de keurmeesters van de CBI's. Het blijkt dat 96% tevreden is over de CBI's. De tevredenheid over de twee grootste CBI's is 100%. Bij de twee kleinere CBI's is een enkele respondent ontevreden. De tevredenheid over de keurmeesters is ook 96%.

Er is ruim gebruik gemaakt om een toelichting op deze antwoorden te geven. Het is opvallend dat bij alle CBI's de deskundigheid van de organisaties én keurmeesters geroemd wordt. De respondenten gebruiken de termen 'toppers', 'vakmensen', 'onafhankelijk' en 'competent'. Ook flexibiliteit en service worden genoemd.

3 Bijwoningen van de keuring

3.1 Waarnemingen door deskundige

Er zijn 11 keuringen bijgewoond door een externe deskundige, naar rato van de grootte van de CBI's. De keurmeesters zijn op 10 punten beoordeeld op een schaal van 1 t/m 5:

1. Onvoldoende
2. Kan beter
3. Voldoende
4. Meer dan voldoende
5. Erg goed

De beoordeling is als volgt:

Beoordelingspunt	Waardering
Kennis van de techniek	4,0
Kennis van het schema en de regelgeving	4,0
Neemt tijd die nodig is	3,9
Volledigheid rapport	3,8
Kijken als keurmeester	3,6
Omgaan met invloed of druk van derden	3,6
Professionele houding naar de klant	3,6
Goede communicatie bij het eindgesprek	3,6
Eigen veiligheid in acht nemen	3,5
Veiligheid omgeving in acht nemen	3,3
Totaal gemiddeld	3,7

Te zien is dat de beoordeling voldoende en meer dan voldoende is. Er zijn geen afwijkende waarderingen. De aandacht voor veiligheid is het laagste, maar is ook voldoende. Op 'kennis van het schema en de regelgeving' en 'kijken als keurmeester' zijn de scores 'meer dan voldoende'. Tussen de CBI's zijn ook geen bijzondere afwijkingen. Het totaal gemiddelde komt op 3,7, een ruime voldoende.

Bij de bijwoningen is vastgelegd of er tekortkomingen zijn waar de deskundige of de Inspectie een andere opvatting over heeft dan de keurmeester, of die niet gezien zijn. Dat zijn de volgende:

Tekortkomingen niet gezien door keurmeester.	3
Tekortkoming anders gewaardeerd, B had A moeten zijn.	1
Tekortkoming niet als zodanig gewaardeerd, had B moeten zijn.	2

Vermeldenswaardig is dat dit aantal van zes beduidend minder is dan bij het vorige onderzoek in 2011 (rapport in 2012, 'Keuren, een hele hijs!'). Toen waren er op 12 bijwoningen 13 verschillen.

Los hiervan waren er nu vier discussiepunten tussen de deskundige/Inspectie en de keurmeester. Deze hebben niet geleid tot een andere waardering van de eventuele tekortkoming door de keurmeester. Het geeft wel aan dat over bepaalde waarnemingen of interpretaties discussie kan zijn, dat is ook de professionele ruimte die de keurmeester heeft.

3.2 Informatie van de keurmeesters

Bij de bijwoningen was ook de Inspectie aanwezig, en die heeft meegekeken met de keuring en gesproken met de keurmeesters. Daar kwam het volgende uit.

Handelen keurmeester

Doorgaans hebben de keurmeesters langere dienstverbanden en dus ook veel ervaring. Dat geldt ook voor de keurmeesters die de Inspectie en de deskundige gezien hebben. Ze vinden hun werk leuk en houden zich aan hun rol. Een keurmeester weigerde bijvoorbeeld zelf de kraan te bedienen. Bij een keuring van een verreiker nam de keurmeester het vorkenbord en de werkbak mee in de keuring. Dan wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat die delen onder het certificatieschema vallen, en dus onder het afgegeven certificaat.

Nieuwe schema

Sinds oktober 2019 geldt het nieuwe keuringsschema. De keurmeesters hebben hier een halve of hele dag training in gehad. Het maakt voor hun werkwijze niet uit. Ze vinden het schema compacter; punten zijn samengevoegd tot meer algemene punten. Al geeft één keurmeester aan dat je dan niet meer kunt zien of alle punten zijn gecontroleerd.

Het nieuwe keuringspunt 109 over de theoretische levensduur van het lierwerk is bekend bij de keurmeesters. Eén vindt de overgangstermijn die hierbij hoort te kort. Een ander is blij dat dit erin gekomen is en hoopt dat mede daardoor de oude kranen verdwijnen. Revisie van het lierwerk is duur.

Onder keuringspunt 101 staat ook *service alerts*. Dit betreft het nagaan of de door de fabrikant voorgeschreven periodieke controles zijn uitgevoerd. Desgevraagd naar dit keuringspunt, dat wel bekend is, geven twee keurmeesters aan dat dit niet echt een aandachtspunt is. Zij verwijzen naar de verantwoordelijkheid van de gebruiker. Een derde gaf aan dat dit niet te doen is, omdat er geen overzicht is van alle onderhoudsinspecties.

Keuze A- of B-tekortkoming

Vrijwel alle keurmeesters geven aan dat als de veiligheid in het geding is, het een A-tekortkoming is. Eén vindt de keuze soms lastig, de andere niet. Als de machinist zijn machine goed kent, kan dat volgens een keurmeester een rol spelen in de beoordeling. Drie keurmeesters merken soms een B-tekortkoming aan als een A, omdat ze denken dat een nacontrole anders niet mogelijk is. Ook hebben ze hierover dan minder discussie met de eigenaar. Het schema geeft echter aan dat zowel bij A als B het aan de keurmeesters is om te bepalen of een nacontrole op locatie nodig is. Alleen bij direct gevaar moet gekozen worden voor een A-tekortkoming. De ervaring van de machinist is ook geen criterium. Een keurmeester dacht dat hij geen opmerkingen in het rapport mocht opnemen. Dit mag nu, in tegenstelling tot voorheen wel.

Desgevraagd gaf de RvA aan dat bij hun controles is gebleken dat tekortkomingen niet altijd in de rapportages vermeld worden. Dat is soms een belemmering om bij chemische bedrijven naar binnen te komen. Kleine tekortkomingen worden soms ten onrechte als opmerking genoteerd, of in de vorm van een oplossing in plaats van een feitelijke constatering.

4 Onderzoek bij CBI's

Bij de vier CBI's zijn interviews gehouden. Er zijn voor de beeldvorming enkele dossiers ingezien, de RvA controleert ook dossiers. Onderstaand staan de bevindingen.

4.1 Het nieuwe keuringsschema

De CBI's ervaren de wijzigingen in het schema niet als groot, alleen het format is veranderd. Er zijn punten samengevoegd, maar er is een uitgebreide toelichting, waardoor volgens de CBI's de interpretatie eenduidiger is. De CBI's zijn tevreden over het nieuwe schema. Er is volgens de CBI's een goede samenwerking tussen de CBI's.

Het nieuwe toetspunt 109 (theoretische levensduur lierwerk) wordt in de werkkamer nog nader besproken om de interpretatie duidelijker te maken. Wat houdt revisie precies in? Wat is acceptabel? Het is een belangrijk onderdeel van de keuring, in Duitsland was dit al praktijk. Er is ook nog discussie over de termijn die voor revisie aangehouden moet worden.

Bij de *service alerts* (onder toetspunt 101, nieuw in het schema) worden geen problemen aangegeven. De TCVT geeft aan *service alerts* op te vragen, maar dat fabrikanten hier terughoudend in zijn. Indien bekend, worden deze gedeeld met de CBI's.

4.2 Nacontrole of schriftelijke afdoening

Bij het vorige onderzoek bleek dat er op dit punt verschillend gehandeld wordt. In het schema is het nu iets anders geformuleerd, maar het is in essentie niet anders: bij een tekortkoming categorie A is er een nacontrole, tenzij een schriftelijke afhandeling gerechtvaardigd is. Bij een tekortkoming categorie B is er alleen een nacontrole indien noodzakelijk.

Bij categorie A is er één CBI die altijd een nacontrole doet, de andere drie doen dat meestal. Bij categorie B geven de CBI's aan om dat regelmatig of indien nodig te doen. Bijvoorbeeld bij meerdere afwijkingen of als er geen vertrouwen is in de manier van afhandeling bij de eigenaar. Er moet bij schriftelijke afmelding ook aantoonbaar worden gemaakt te worden dat de tekortkoming verholpen is. Dit kan met certificaten of foto's. Quote: 'Het blijft uiteraard de verantwoordelijkheid van de eigenaar'. Eén CBI gaf aan geen bewijs nodig te hebben, want "de klant verklaart dat het opgelost is". Echter bij dossiercontrole bij die CBI bleek wel bewijs aanwezig te zijn, dus aantoonbaar zoals is voorgeschreven.

4.3 Opleiding

Volgens NEN-EN-ISO/IEC 17020 moet er sprake zijn van: *an induction period, a mentored working period, continuing training*. De invulling daarvan is afhankelijk van de ervaring en kennis van de (kandidaat) keurmeester. Dit was in het vervallen schema WDAT gedetailleerd uitgewerkt, maar nu niet meer. Het vervallen schema gaf aan dat een kandidaat keurmeester per kraantype drie jaar ervaring als machinist of monteur moest hebben, en zes keer per kraantype mee moest lopen. Deze eisen bleken in de praktijk niet haalbaar en zijn eruit gehaald. Dit kan nu zo ingevuld worden als CBI's zelf willen, en dat gebeurt ook.

Wel staan de gevraagde opleidingseisen er nog in. Kort gezegd is dat mbo-niveau 4 in een relevante richting of gelijkwaardig (bijvoorbeeld via eerder verworven competenties) en kennis van en ervaring met de te keuren machines.

Ook stond in het vervallen schema WDAT het volgende: *'Daarnaast moet de keurmeester een training volgen, afgesloten met een TCVT-examen tot keurmeester. Daarnaast moet de keurmeester jaarlijks bijscholing volgen voor het specifieke type (mobiele kraan, torenkraan en/of hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer en/of personen(bouw)liften), waarvoor hij wordt ingezet.'*

De training met ter afsluiting een examen is in al die jaren dat het in het WDAT vermeld stond nooit concreet vormgegeven, en dit is binnen het gezamenlijk overleg ook geen onderwerp van gesprek. De TCVT geeft aan dat eerdere pogingen om te komen tot een TCVT-examen voor een keurmeester niet van de grond zijn gekomen; CBI's zijn hier geen voorstander van. Wel is er een vrijwillig certificaat voor een keurmeester hijs- en hefgereed-schappen, waar goed gebruik van wordt gemaakt. Te zien is dat de vier CBI's het inwerken op verschillende wijze vormgeven. Eén CBI ontwikkelt een 'Academy', een ander heeft een interne cursus van drie maanden die met een examen afgesloten wordt. Een derde CBI heeft een e-learning ontwikkeld. Bij de vierde CBI moet de keurmeester zich inlezen en krijgt hij/zij de normen en het schema uitgelegd. Wat betreft de opleidingseis zie je ook verschillen. De een houdt vast aan mbo-niveau, een ander geeft voorkeur aan vmbo of ongeschoold mits de keurmeester praktijkervaring heeft.

Desgevraagd geeft de RvA aan dat de competenties feitelijk niet te toetsen zijn. De ervaringseisen zijn te generiek en opleidingen niet vergelijkbaar. De RvA beoordeelt keurmeesters op kennis van risico's; maar het is lastig.

Het Warenwetbesluit machines geeft aan dat het doel van het certificatieschema is dat gekomen moet worden tot het geharmoniseerd verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken waarvoor de CBI's zijn aangewezen.

De CBI's vullen de *continuing training* vooral in door in vergaderingen of werkoverleg onderwerpen te behandelen, dus algemeen. Soms wordt een externe partij uitgenodigd, een keer een beurs bezocht, of een presentatie door een fabrikant gegeven. Desgevraagd geeft de RvA aan de *continuing training* lastig toetsbaar te vinden. De RvA vindt het belangrijk dat periodiek overleg plaatsvindt, waarbij voldoende technische zaken en marktontwikkelingen aan de orde komen, en geeft aan dat er nu in het overleg vaak aandacht is voor organisatorische zaken. Specifieke vakgerichte bijscholing ziet de RvA soms wel bij nieuw aangenomen keurmeesters, maar niet bij langere dienstverbanden. De RvA merkt bezoeken aan vakbeurzen of aan fabrikanten van kranen aan als pluspunt. Het gebrek aan vervolgoopleidingen wordt door de RvA voor vakinhoudelijke competenties niet als gemis ervaren.

4.4 CBI-overleg en eigenaarschap schema

Het Warenwetbesluit machines stelt in artikel 6h dat “de CBI's deelnemen aan het door hen gezamenlijk te organiseren overleg ten einde te komen tot het geharmoniseerd verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken waarvoor zij zijn aangewezen”. De CBI's wijzen een schemabeheerder aan voor het opstellen, onderhouden en publiekelijk en kosteloos toegankelijk maken van een gezamenlijk schema, dat onverkort door hen wordt gebruikt. De CBI's hebben TCVT als schemabeheerder aangewezen (het contract is afgesloten). TCVT was bij het vervallen schema ook schemabeheerder op basis van een convenant met het ministerie van SZW.

De structuur van TCVT is voor wat betreft de werkkamers en een CCvD (Centraal College van Deskundigen) niet gewijzigd. Wel is er geen apart CBI-overleg meer, dit gebeurt in Werkkamer 3. Daaraan nemen nu alle CBI's deel, in tegenstelling tot voorheen (toen was dat één CBI). Daarbij zijn ook fabrikanten, Bouwend Nederland en de VVT (Vereniging Verticaal Transport) aanwezig, en een voorzitter en de secretaris van TCVT. Werkkamer 3 houdt zich bezig met het opstellen en beheren van het certificatieschema. De CBI's hebben verantwoordelijkheid voor het schema, zij hebben dit gezamenlijk in concept opgesteld, en ingebracht in de werkkamer.

Het bestuur van de TCVT toetst of de juiste procedures zijn doorlopen en of alle belanghebbende partijen betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de schema's. Het CCvD doet een meer inhoudelijke check. In het CCvD zijn meerdere marktpartijen vertegenwoordigd, en de werkkamers. Twee CBI's maken nu deel uit van het CCvD, voorheen was dat één CBI. Er wordt gerouleerd. De CBI's geven aan nu meer inbreng te hebben. CBI's geven aan dat ze door de aanwezigheid van derden vaker komen

tot een goed doordachte oplossing.

De twee grootste CBI's geven aan veel bilateraal overleg met elkaar te hebben over interpretatievraagstukken. Ook doen ze dat als ze bijvoorbeeld het gevoel hebben door klanten tegen elkaar uitgespeeld te worden. Met de kleinere CBI's is minder bilateraal overleg, maar een kleine CBI geeft aan wel met enige regelmaat bilateraal contact te hebben met de anderen. Een CBI geeft aan de andere CBI's meer als collega's te zien dan als concurrent. Een andere CBI geeft ook aan dat er genoeg werk is, en dat er geen sfeer van concurrentie heerst. De Inspectie heeft dit bij het onderzoek ook gemerkt, in vergelijking met het laatste onderzoek toen er nog zes CBI's waren. Er is waargenomen dat de gremia actief functioneren. Werkkamer 3 behandelt interpretatievragen en doet voorstellen. Er is ook ad hoc overleg met de Inspectie.

4.5 Reikwijdte keuring W3-01

Bij het onderzoek bemerkte de Inspectie verschillende interpretaties dan wel handelwijzen betreffende het keuren van hulpstukken en het keuren van delen van de onderwagen.

4.5.1 Hulpstukken

Bij een hijskraan kunnen hulpstukken gebruikt worden zoals een lierjib, die onderdeel is van de kraan en met de keuring meegenomen moet worden, maar ook stukken die niet te maken hebben met het hijsen. Dit betreft dan bijvoorbeeld een vorkenbord of een werkplatform. Dat is vooral het geval bij multifunctionele machines zoals een verreiker, maar komt ook voor bij andere typen, zoals mobiele kranen.

CBI's handelen verschillend. Soms worden hulpstukken die niet hijsgerelateerd zijn met de keuring meegenomen en in het rapport van de kraankeuring opgenomen. Een CBI geeft aan dat een machine soms met deze niet hijsgerelateerde hulpstukken wordt meegeleverd door de fabrikant, en wordt gezien als één machine. Als die hulpstukken een aparte keuring moeten krijgen, ontstaat onduidelijkheid. De CBI neemt daarom die hulpstukken mee in de keuring van de hijskraan, en geeft pas een goedkeuring als alle materieel positief uit de keuring komt.

Soms worden die hulpstukken voorzien van een eigen sticker, zonder TCVT-beeldmerk. Het certificaat van de keuring van de hijskraan verwijst naar het rapport, waardoor de indruk wordt gewekt dat de formele keuring door de CBI volgens het Warenwetbesluit machines ook voor die hulpstukken geldt, als die ook in het rapport meegenomen zijn met de keuring. Dat is echter niet het geval. Een CBI kan die hulpstukken wel keuren, maar dan niet uit hoofde van de aanwijzing als CBI maar als deskundige, en op grond van de keuringsplicht zoals beschreven in het Arbobesluit artikel 7.4a en artikel 7:20 die voorziet in een jaarlijks onderzoek naar de goede staat. De Inspectie heeft geen certificaten voor die hulpstukken gezien, wel dat soms aparte rapporten worden gemaakt.

Desgevraagd geeft de TCVT aan dat het keuren van die hulpstukken niet valt binnen de scope van de W3-01 keuring, en dus niet valt onder het certificaat. Zij mogen wel buiten de scope om apart gekeurd worden. Het rapport genoemd in het schema W3-01 hoort bij het certificaat. Op het rapport mogen alleen hijsgerelateerde hulpstukken staan.

4.5.2 Onderwagen

Het schema W3-01 gaat over het keuren van de hijskraan, niet van de wagen waar hij op gebouwd is, zoals bij een autolaadkraan of mobiele kraan. De autolaadkraan wordt APK gekeurd, de mobiele kraan niet. Het schema neemt echter wel een deel van het rijdende deel mee bij de keuring:

1200	RIJWERKEN (hijswerk gerelateerd) WIELEN
1201	Assen
1202	Wielbouten / -moeren / velgen
1203	Bandengesteldheid / -spanning
1204	Asblokkering
1205	Remmen
1206	Slangen / leidingen / koppelingen
1207	Stuurspeling

Bij de toelichting in het schema staat: 'De onderdelen die niet hijskraan gerelateerd zijn, worden visueel gecontroleerd.' De TCVT geeft bij navraag aan dat deze onderdelen altijd gecontroleerd moeten worden, maar als ze niet hijsgerelateerd zijn, dan alleen visueel. De TCVT geeft aan dat dit punt binnen de TCVT niet ter discussie staat. De onderwagens zijn niet hun verantwoordelijkheid, behalve de onderdelen die in het schema staan.

Eén CBI geeft aan deze onderdelen alleen mee te nemen als het hijswerk banden-gerelateerd is; oftewel als er een bandenprogramma is. Een tweede CBI neemt deze onderdelen altijd mee. Bij een bijwoning van een derde CBI bleek het rijwerk niet meegenomen te zijn. De vierde CBI geeft aan dat keurmeesters 'wel onder de kraan kijken', maar kan er formeel niets mee.

Bij de bijwoningen heeft de Inspectie banden in zeer slechte staat gezien, die niet tot afkeur leidden. Deze zijn bij de opgemerkte verschillen in beoordeling in paragraaf 3.1 gezien de bovenstaande interpretatieverschillen buiten beschouwing gelaten. De Inspectie heeft overigens weet van een ongeval uit 2014 waarbij door een klapband een chauffeur en een medewerker gewond zijn geraakt.

De Inspectie heeft contact opgenomen met de RDW. Mobiele kranen zijn als bijzonder voertuig uitgezonderd van de APK. Dit omdat bepaalde bijzondere voertuigen niet aan de eisen die aan voertuigen worden gesteld kunnen voldoen. Wel blijft het de verantwoordelijkheid van de eigenaar zorg te dragen voor goed

onderhoud en de goede staat van het rijgedeelte. Sommigen laten vrijwillig ook de kraan APK keuren. Bij die keuring wordt niet naar het hijsgedeelte gekeken.

4.6 Sticker

Als de kraan is goedgekeurd, bepaalt het Warenwetbesluit machines in artikel 6e, eerste lid, dat de CBI een certificaat van goedkeuring afgeeft. Op het certificaat van goedkeuring wordt de datum van keuring vermeld, alsmede gegevens betreffende de identificatie van de hijskraan. Tevens bepaalt het Warenwetbesluit machines in artikel 6h dat een schemabeheerder namens de CBI's een gezamenlijk schema opstelt, dat onverkort door hen wordt gebruikt. In het schema is aangegeven dat de CBI bij goedkeuring een certificaat en een TCVT Goedkeuringssticker afgeeft. De eigenaar of opdrachtgever moet toestaan dat de CBI op de machine op een voor derden duidelijk zichtbare plaats de TCVT Goedkeuringssticker conform het Reglement TCVT-Beeldmerk VT-800 aanbrengt. Ook staat vermeld dat het TCVT-certificaat van goedkeuring verstrekt kan worden in de vorm van deze sticker. Van deze optie wordt geen gebruik gemaakt.

Het valt op dat bij drie van de elf bekeken hijskranen de sticker niet op de kraan zat. Bij twee kranen zat de sticker in het kraanboek, bij de derde ontbrak de sticker geheel. Eigenaren willen ze niet altijd op de kraan. Een keurmeester merkt op dat het de verantwoordelijkheid van de klant is. In het geval van herstel van tekortkomingen en een administratieve afhandeling door de CBI worden het certificaat en de sticker naar de eigenaar verzonden. De TCVT geeft aan het aanbrengen van de sticker wenselijk te vinden.

5 Oordeel en conclusies Inspectie SZW

De Inspectie SZW is van oordeel dat de sector beter presteert dan bij het vorige onderzoek. Het is een stabiele sector; deskundigheid en kennis zijn aanwezig. Wel zijn op enkele onderdelen verbeteringen mogelijk en gewenst.

Het oordeel is gebaseerd op het volgende.

5.1 Tevredenheid

Om te onderzoeken of een stelsel goed functioneert, is de mening van de eigenaren van hijskranen een belangrijke bron van informatie over eventuele knelpunten of onvolkomenheden. Het blijkt dat tevredenheid, zowel over het functioneren van de CBI's als de keurmeesters die daar werkzaam zijn, hoog is, namelijk 96%. De deskundigheid van de CBI's en de keurmeesters wordt geroemd. Ook is men tevreden over de huidige keuringstermijnen en het keuringsschema.

De Inspectie concludeert dat de informatie van de certificaathouders een indicatie is dat de keuringen goed verlopen en de deskundigheid op orde is.

5.2 Deskundigheid keurmeester

Bij de elf bijwoningen is geconstateerd dat het niveau van de keurmeesters, meest ervaren keurmeesters, voldoende tot meer dan voldoende is. In vergelijking met het rapport uit 2012 zijn er de helft minder verschillen van opvatting geconstateerd. Wel blijkt, net als destijds, dat de interpretatieruimte van de keurmeester een belangrijke rol speelt in de keuring. Eén keurmeester vond de beoordeling of het om een A-tekortkoming gaat of een B-tekortkoming soms lastig. Drie keurmeesters hebben de indruk dat bij B-tekortkomingen geen nacontrole mogelijk is, of willen de discussie met de eigenaar daarover vermijden, en kiezen daarom soms voor een A-tekortkoming.

Het vervallen schema gaf specifieke normen voor kandidaat keurmeesters: een bepaald aantal jaren ervaring per kraantype, en hoe vaak zij mee moeten lopen voordat ze zelfstandig mogen keuren. Deze eisen zijn vervallen, mede omdat deze eisen in de praktijk niet haalbaar waren. De vier huidige CBI's geven aan de voorgeschreven *induction period*, *mentored working period* (uit NEN 17020) op verschillende wijze vorm; elk ontwikkelt zijn eigen methode voor kandidaat keurmeesters. Het vervallen schema gaf ook aan dat de training afgesloten moest worden met een TCVT-examen. Hoewel dit er jaren in heeft gestaan, is het nooit van de grond gekomen. De CBI's waren en zijn hier geen voorstander van, de TCVT wel. De RvA geeft aan dat de competenties feitelijk nu niet toetsbaar zijn, het is lastig. Zij beoordelen de

keurmeesters dan ook op kennis en vaardigheden. Ook voor de Inspectie is dit nu lastig toetsbaar.

Het vervallen schema gaf ook aan dat de keurmeesters jaarlijks bijscholing moeten volgen. Dit is in het nieuwe schema ook niet teruggekomen. Blijft staan de eis uit de NEN 17020 van *continuing training*. Dit wordt nu vooral vormgegeven door onderwerpen te behandelen in het werkoverleg, dus niet toegesneden op de persoonlijke behoefte van een keurmeester. De RvA vindt dit ook lastig toetsbaar, en geeft aan werkoverleg belangrijk te vinden, waarbij voldoende technische zaken aan de orde komen. Ook waardeert de RvA bezoeken aan vakbeurzen of fabrikanten. Het gebrek aan vervolgoopleidingen wordt door de RvA voor vakinhoudelijke competenties niet als gemis ervaren. De sector is niet zo dynamisch en er zijn lange dienstverbanden, aldus de RvA.

De Inspectie concludeert dat de interpretatieruimte net als voorheen een belangrijke beoordelingstool is van de keurmeester. De Inspectie meent dat dat bij de functie hoort en ziet een duidelijke verbetering ten opzichte van 2012. Wel merkt de Inspectie op dat een tekortkoming niet op andere gronden dan 'direct gevaar' als A-tekortkoming mag worden aangemerkt.

De Inspectie concludeert dat de keurmeesters kennis en ervaring hebben, maar mogelijke risico's betreffende de onevenwichtigheid van de kwaliteit en het vakmanschap van de keurmeesters moeten zoveel mogelijk weggenomen worden. Het doel van het schema is het geharmoniseerd verrichten van de keuringen; een gelijkwaardig niveau qua kennis en ervaring draagt daaraan bij. Dit kan door de 'induction period' of de 'mentored working period' van kandidaat keurmeesters nader te concretiseren en te harmoniseren waardoor dit ook beter toetsbaar is. Hetzelfde geldt voor de 'continuing training'. De Inspectie vindt net als de RvA de toetsing van continuing training lastig omdat er geen criterium is. De Inspectie meent dan ook dat een betere invulling dan alleen behandeling in een werkoverleg meer recht zal doen aan de eis van continuing training.

5.3 Het certificatieschema

De CBI's hebben hun verplichte gezamenlijke overleg in Werkkamer 3, gezamenlijk met enkele andere partijen. Er is actief overleg, zowel in de Werkkamer als bilateraal, vooral tussen de grotere CBI's. Aangegeven wordt dat de CBI's elkaar nu meer zien als collega's dan als concurrenten, de Inspectie merkt dit ook. De CBI's zijn verantwoordelijk voor het schema. Uit de enquête bleek dat de eigenaren van de kranen tevreden zijn over het schema. De keurmeesters geven ook aan dat het schema bevalt, net als de CBI's. Het schema is compacter geworden, en volgens de TCVT is de toelichting uitgebreider.

Wel worden in de enquête opmerkingen gemaakt over het ontbreken van verkeersaspecten in de keuring, dat er geen APK-plicht is, en geen verplichte afmelding zoals bij een APK. Ten aanzien van de onderwagen voorziet het schema erin om een deel van het rijdende deel mee te nemen bij de keuring. Dit wordt door de CBI's verschillend geïnterpreteerd.

Wat betreft de hulpstukken handelen de CBI's verschillend. Soms neemt een CBI hulpstukken die niet met hijsen te maken hebben, zoals een vorkenbord of werkplatform, mee in de keuring en op het rapport van de kraan. Daarbij ontstaat soms de indruk dat die delen ook gekeurd zijn op basis van het certificatieschema, zeker als het certificaat verwijst naar het rapport. Deze hulpstukken vallen echter buiten de scope van het schema. Hulpstukken moeten jaarlijks op hun goede staat onderzocht worden, maar daar moet volgens de TCVT een apart rapport en eventueel apart certificaat voor opgemaakt worden, dat niet is gerelateerd aan het certificatieschema. Het certificaat van de hijskraankeuring kan alleen gelden voor de hijskraan en de hulpstukken die met hijsen te maken hebben; datzelfde geldt voor het bijbehorende rapport.

Verder blijkt dat keuringspunt 109, het keuren van het lierwerk, nog nadere invulling nodig heeft. Dat wordt nader besproken in de werkkamer. Het punt 101 over de *service alerts* blijkt verschillend ingevuld te worden.

In het schema staat aangegeven dat bij goedkeuring naast het afgeven van een certificaat ook een sticker moet worden aangebracht. De eigenaren van de hijskranen blijken de sticker niet altijd te plaatsen. Het Warenwetbesluit machines schrijft niet voor dat een kenmerk van goedkeuring wordt aangebracht. De Inspectie vraagt zich af of deze verplichting, waar niet strikt de hand aan gehouden wordt, in deze vorm in het schema moet blijven staan.

De Inspectie concludeert dat het schema tot tevredenheid stemt, maar ziet nog enkele verbeterpunten voor de toelichting of uitwerking op de hierboven genoemde punten. Het schema moet duidelijk zijn, zodat uniform gekeurd wordt. Voor het keuren van de onderwagen en het ontbreken van een APK, constateert de Inspectie dat er kennelijk een leemte bestaat; buiten de in het schema genoemde aspecten wordt de onderwagen nu nooit (behoudens een enkele vrijwillige APK-keuring) gekeurd. Dat valt buiten de scope van de keuring en van dit onderzoek.

5.4 Reacties

De CBI's en de beheerstichting TCVT hebben gelegenheid gehad op het conceptrapport te reageren. Het rapport is positief ontvangen, er zijn geen opmerkingen gemaakt over de bevin-dingen. Zoals een CBI aangaf: "Het is input voor verbeteringen."

Dit is een uitgave van:

Inspectie SZW

De Inspectie SZW maakt deel uit van het
ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Vormgeving en productie

Xerox Osage

© Rijksoverheid | december 2020