



Nederlandse Arbeidsinspectie  
Ministerie van Sociale Zaken en  
Werkgelegenheid

# Keuring personenbouwliften goed, maar moet uniformer

Een onderzoek naar de werking van het stelsel van  
periodieke keuringen van hijs- en hefwerktuigen  
voor het beroepsmatig personenvervoer



## Colofon

Contactpersoon    Wim Klever  
                                 wklever@nlarbeidsinspectie.nl  
                                 Inspectiebreed Kenniscentrum  
                                 Nederlandse Arbeidsinspectie

Datum                    9 november 2021

# Inhoud

Samenvatting .....	4
1 Inleiding .....	6
1.1 Aanleiding .....	6
1.2 Doel en methode .....	6
1.3 Oriëntatie .....	7
1.3.1 Wet- en regelgeving, norm en schema .....	7
1.3.2 Conformiteitsbeoordelingsinstanties .....	8
1.3.3 Beheerstichting TCVT .....	8
1.3.4 Raad voor Accreditatie .....	8
2 Adequate regels dragen bij .....	9
2.1 Machinerichtlijn en Warenwetbesluit machines .....	9
2.2 Certificatieschema .....	10
3 Actoren in het certificatiestelsel dragen bij .....	11
3.1 Evenredige vertegenwoordiging in Werkkamer 8 .....	11
3.2 Harmonisatie .....	12
3.3 Afstemming met RVA, de Inspectie en het ministerie van SZW .....	13
4 Regelnaleving .....	14
4.1 Naleving keuringsplicht door eigenaren .....	14
4.2 Naleving eisen door CBI's .....	14
5 Oordeel en conclusies Nederlandse Arbeidsinspectie .....	17
5.1 Evenredige vertegenwoordiging in Werkkamer 8 .....	17
5.2 Afstemming en harmonisatie .....	17
5.3 Regelnaleving .....	18
5.4 Reacties van in het onderzoek betrokken actoren .....	19
5.5 Vervolg .....	19

## Samenvatting

Hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer zijn risicovolle machines. Denk hierbij vooral aan personenbouwliften en tijdelijke liften bij gebouwen. De overheid heeft daarom bepaald dat deze machines periodiek gekeurd moeten worden zodat daar veilig mee gewerkt kan worden. Deze machines moeten bij iedere opstelling gekeurd worden, en vervolgens iedere zes maanden. Daarbij wordt onder andere gelet op veranderingen die mogelijk zijn ontstaan door gebruik, slijtage en veroudering. Deze keuringen mogen alleen worden uitgevoerd door NL-conformiteitsbeoordelingsinstanties (verder te noemen CBI's), die daarvoor door de minister van SZW zijn aangewezen.

Dit onderzoek geeft een beeld over de werking van het certificatiestelsel van de keuringen van hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer. Is de basis (regelgeving) op orde, pakken alle actoren hun rol goed op en leidt dit tot machines waarmee veilig gewerkt kan worden? De centrale vraag van dit onderzoek is 'Draagt het certificatiestelsel bij aan het veilig werken met en rond hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer? Antwoord op deze vraag is verkregen door het houden van interviews met de belangrijkste actoren in dit stelsel, bijwoningen en deskresearch.

### Het antwoord:

De Nederlandse Arbeidsinspectie is van oordeel dat het certificatiestelsel bijdraagt aan het veilig werken met en rond hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer. Het is een stabiele sector; deskundigheid en kennis zijn aanwezig. Wel zijn op onderdelen verbeteringen noodzakelijk om de uniformiteit en kwaliteit van de keuringen te borgen.

Bij het onderzoek zijn geen problemen met de toepassing van de regelgeving aan het licht gekomen. Wel is nodig dat het certificatieschema, dat in opdracht van de CBI's door de schemabeheerder wordt ontwikkeld en onderhouden, op enkele onderdelen waar kennelijk interpretatieverschillen over zijn, wordt verduidelijkt en aangepast.

In een certificatiestelsel zijn meerdere actoren actief, zoals de eigenaren/ verhuurders, de drie CBI's, de schemabeheerder, de Raad van Accreditatie (RvA), het ministerie van SZW en de Nederlandse Arbeidsinspectie. Als de actoren hun rol niet goed vervullen, kan het stelsel niet goed werken, elke actor is belangrijk. Deze actoren moeten hun activiteiten op elkaar afstemmen en waar nodig informatie uitwisselen. Uit het onderzoek is het volgende gebleken.

De CBI's zijn wettelijk verplicht een overleg te organiseren om geharmoniseerd te kunnen werken. Dit overleg vindt plaats bij de schemabeheerder, in Werkkamer 8, waar ook andere belanghebbenden (zoals fabrikanten en de verhuurbranche) worden vertegenwoordigd. Dat kan in deze vorm, er moet ook met belangen van andere partijen rekening gehouden worden. Uit het onderzoek is gebleken dat met de diverse belangen rekening wordt gehouden, maar de Inspectie benadrukt dat de CBI's in het overleg wel de belangrijkste stem moeten hebben. Te zien is dat inhoudelijke vraagstukken uitgebreid besproken worden. Een CBI gaf aan de invloed van de andere partijen te groot te vinden, een ander dat de discussies soms moeizaam waren door de andere partijen. Dit heeft de Inspectie niet kunnen constateren. Anderzijds voelen de CBI's zich niet ondergesneeuwd door de andere partijen. Het is de verantwoordelijkheid van de onafhankelijke voorzitter van het overleg bij de schemabeheerder om rekening te houden met de belangen van alle partijen, waarbij naar het oordeel van de Inspectie

de veiligheid voorop moet staan. Dit is inmiddels besproken in het overleg, maar werd niet door iedereen herkend. De CBI's zijn verantwoordelijk voor het organiseren van het schemabeheer, en hun verantwoordelijkheid kan niet ondergeschikt worden aan de belangen van anderen.

De Inspectie heeft geconstateerd dat CBI's het schema op bepaalde onderdelen verschillend interpreteren en dus ook verschillend handelen. Voorbeelden hiervan zijn het al dan niet eisen van een steigerberekening bij montage van de lift aan de steiger met knikverkorter, of de afscherming van de lift. Er moet uniform en conform het certificatieschema gehandeld worden, en het schema moet duidelijk zijn. Waar nodig moet het schema aangepast of verduidelijkt worden. Ook bij de afhandeling van de geconstateerde tekortkomingen handelen de CBI's niet allemaal zoals is voorgeschreven.

De Inspectie heeft geen opmerkingen over de kennis en kunde van de keurmeesters. De CBI's geven op verschillende wijze vorm aan de eisen die aan kandidaat-keurmeesters gesteld worden. De invulling van de verplichte bijscholing is vooral in het werkoverleg en is niet bij iedere CBI op de persoon toegespitst. Het doel van het schema is het geharmoniseerd verrichten van de keuringen met een gelijk keuringsresultaat; een gelijkwaardig en voldoende hoog niveau draagt daaraan bij. Om een uniforme keuring in de toekomst te kunnen garanderen verdient het aanbeveling hier afspraken over te maken en deze vast te leggen in het certificatieschema.

Voor wat betreft de regelnaleving kan worden gesteld dat de geïnterviewde keurmeesters van de CBI's en de inspecteurs van de Inspectie vrijwel geen ongekeurde hijs- en hefwerktuigen tegenkomen.

De Inspectie heeft bij dit onderzoek ten aanzien van de regelnaleving verder geconstateerd dat bij het afhandelen van tekortkomingen niet altijd conform het schema gehandeld wordt, wat wel verplicht is. Waar verschillend en niet volgens het schema gewerkt wordt, moet dit worden gecorrigeerd, de CBI's worden daar in voorkomende gevallen door de Inspectie op aangesproken. Dit rapport is ook onder de aandacht van de Raad voor Accreditatie (hierna: RvA) gebracht, die de bevindingen in haar jaarlijkse controles kan meenemen.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Om het veilig en gezond werken te bevorderen heeft de Minister van SZW certificatiestelsels ingericht. Voor een aantal terreinen, zoals machines, die de arbeidsveiligheid en -gezondheid in gevaar kunnen brengen, is het beschikken over een certificaat wettelijk verplicht. Certificatie is een vorm van conformiteitsbeoordeling, waarbij een CBI beoordeelt of een product voldoet aan vooraf geformuleerde en vastgestelde certificatie-eisen.

Hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer (verder te noemen hijs- en hefwerktuigen) zijn risicovolle machines. Het zijn tijdelijk opgestelde machines die bepaalde stopplaatsen bedienen, met behulp van een drager en bestemd voor het vervoer van werknemers of daarmee gelijkgestelde personen al dan niet met goederen. Denk hierbij aan de personenbouwlift, transportsteiger en de TLBG (tijdelijke lift bij een gebouw). Voor deze machines is een opstellingskeuring en een periodieke keuring wettelijk verplicht. De keuringen richten zich op de veranderingen die mogelijk zijn ontstaan door gebruik, slijtage en veroudering. Bij goedkeuring wordt een certificaat verstrekt.

Deze keuringen kunnen alleen worden uitgevoerd door een door de minister van SZW aangewezen CBI. Begin 2021 zijn er drie CBI's aangewezen voor deze keuringen. De Nederlandse Arbeidsinspectie houdt namens de minister toezicht op deze CBI's, en op de verschillende certificatiestelsels waarop zij werkzaam zijn. Er zijn 28 stelsels waarin CBI's werkzaam zijn, dat zijn stelsels op het gebied van producten, systemen/processen en persoonscertificatie. De Inspectie wil een actueel en volledig beeld hebben van de staat van alle stelsels in het kader van haar risicoanalyse en prioritering op basis waarvan zij haar toezicht inricht. Er was eerder nog geen aanleiding om onderzoek te doen naar de werking van dit relatief kleine stelsel, maar gezien de verantwoordelijkheid van de Inspectie voor alle stelsels is er een actueel beeld nodig.

## 1.2 Doel en methode

Het doel van dit onderzoek is inzicht verkrijgen in de werking van dit stelsel door na te gaan of er stelselrisico's aanwezig zijn en zo ja, in hoeverre een stelselrisico een gevaar vormt voor het functioneren van het certificatiestelsel en daarmee voor veilig werken. De kennis wordt gebruikt om de informatiepositie van de Inspectie te verbeteren. Daarnaast kunnen tekortkomingen in (de werking van) het stelsel aan het licht komen.

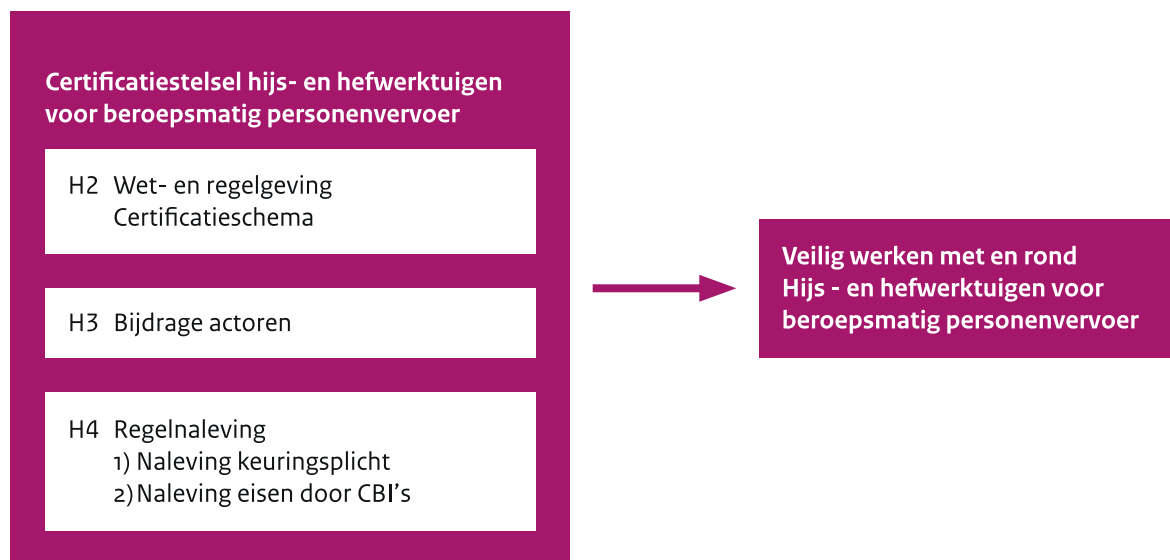
Het onderzoek moet antwoord geven op de vraag: 'Draagt het stelsel bij aan het veilig werken met en rond hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer?'

Gekeken is in de eerste plaats naar de wet- en regelgeving en het certificatieschema (Hoofdstuk 2). Zowel voor de eigenaren van de hijs- en hefwerktuigen als voor de CBI's en haar keurmeesters moet de regelgeving een goede basis bieden. Regels en normen moeten adequaat, eenduidig en ook handhaafbaar zijn. De eisen in het certificatieschema moeten de veiligheid borgen, en de CBI moet dat vast kunnen stellen.

Daarnaast is de bijdrage van de actoren onderzocht (Hoofdstuk 3). In een certificatiestelsel zijn meerdere spelers actief, de actoren. Als de actoren hun rol niet goed vervullen, kan het stelsel niet goed werken, elke actor is belangrijk. Deze actoren moeten hun activiteiten op elkaar afstemmen en waar nodig informatie uitwisselen.



Ten slotte is de regelnaleving onderzocht (Hoofdstuk 4). Regelnaleving valt uiteen in twee delen. Van belang is of gekeurde hijs- en hefwerktuigen worden ingezet waar nodig, in plaats van ongekeurde. Ten tweede is van belang of de certificaathouders (de eigenaren) en de CBI's de eisen naleven.



Voor dit onderzoek zijn interviews gehouden met de belangrijkste actoren in dit werkveld:

- a) de drie CBI's
- b) zes keurmeesters
- c) de beheerstichting TCVT,
- d) de Raad voor Accreditatie,
- e) acht inspecteurs van de Inspectie,
- f) vijf verhuurbedrijven, en een
- g) branchevereniging.

Tevens zijn bij vier keurmeesters een bijwoning gedaan bij door hen uitgevoerde keuringen, om een goed beeld te krijgen van de keuringspraktijk. Daarnaast is er deskresearch gedaan.

## 1.3 Oriëntatie

### 1.3.1 Wet- en regelgeving, norm en schema

De relevante wet- en regelgeving is te vinden in:

- Machinerichtlijn (richtlijn nr. 2006/42/EG)
- Warenwet
- Warenwetbesluit machines, vooral artikelen 1, 2, 6fa en 6h
- Arbeidsomstandighedenbesluit, hoofdstuk 7
- NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012
- Certificatieschema W8-01

De machinerichtlijn is een Europese richtlijn voor de machine-industrie betreffende de veiligheids-criteria waaraan machines dienen te voldoen, en is geïmplementeerd in het Warenwetbesluit

Machines. Het Warenwetbesluit machines schrijft bovendien voor dat de hijs- en hefwerktuigen periodiek gekeurd moeten worden. Het certificatieschema geeft aan op welke aspecten gekeurd moet worden en op welke wijze. Het schema (te vinden op de site TCVT.nl) stelt ook eisen aan de keurmeester en beschrijft het proces dat bij een keuring gevolgd moet worden.

### 1.3.2 Conformiteitsbeoordelingsinstanties

Er zijn drie door de minister van SZW aangewezen CBI's die hijs- en hefwerktuigen mogen (her)keuren:

- Aboma B.V.
- Liftinstituut B.V.
- TÜV Nederland QA B.V.

In 2020 hebben de CBI's in totaal 1.236 certificaten afgegeven.

### 1.3.3 Beheerstichting TCVT

De CBI's hebben een overeenkomst met 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 hijs- en hefwerktuigen is dit de beheerstichting TCVT, de stichting Toezicht Certificatie Verticaal Transport. Binnen de TCVT houdt Werkkamer 8 zich bezig met dit werkveld.

### 1.3.4 Raad voor Accreditatie

Een CBI moet door de minister van SZW aangewezen worden. Alleen dan mag de CBI de wettelijk voorgeschreven keuringen 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, gesteld in NEN-EN-ISO/IEC 17020, het Warenwetbesluit machines en het certificatieschema. Binnen de accreditatiecyclus van vier jaar vindt jaarlijks een controlebeoordeling plaats op de NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012, maar op dit werkveld wordt het tweemaal in de cyclus van vier jaar beoordeeld, daar dit van de werkvelden die onder deze norm vallen een van de kleinere is. Daarbij vinden ook dossieronderzoek en bijwoningen plaats. De Inspectie steunt op de accreditatie van de RvA, en heeft overleg met de RvA, maar blijft verantwoordelijk voor het toezicht op de CBI's en het stelsel. De Inspectie kan zelf signalen oppakken of onderzoek doen, zoals dit onderzoek.



## 2 Adequate regels dragen bij

Zowel voor de eigenaren van de hijs- en hefwerktuigen als voor de CBI's en haar keurmeesters moet de regelgeving een goede basis bieden. Regels en normen moeten adequaat, eenduidig maar ook handhaafbaar zijn. De eisen in het certificatieschema moeten de veiligheid borgen, en de CBI moet dat vast kunnen stellen.

### 2.1 Machinerichtlijn en Warenwetbesluit machines

De basis van deze regelgeving is de Machinerichtlijn, die in Nederland is geïmplementeerd in het Warenwetbesluit machines. Bij het onderzoek zijn geen problemen met de toepassing van deze regelgeving aan het licht gekomen.

Wel gaven de CBI's aan soms een hijs- en hefwerktuig tegen te komen waarbij de keurmeester twijfel heeft of deze voldoet aan de essentiële veiligheidseisen van de Machinerichtlijn. Meestal is er dan een EU-CBI uit het buitenland via het EG-typeonderzoek betrokken. Er is discussie geweest of dit moet leiden tot afkeur, maar dat valt volgens de TCVT buiten de scope van de periodieke keuring. Men moet kunnen vertrouwen op de CE-markering en de verklaring van overeenstemming. Een periodieke keuring is niet de plaats om het technisch dossier op te vragen, dat alleen bij de fabrikant beschikbaar is, en het proces om te komen tot een verklaring van EG-typeonderzoek of een CE-markering te controleren. Zoals gezegd richt de periodieke keuring zich terecht meer op de veranderingen die mogelijk zijn ontstaan door gebruik, slijtage en veroudering. Wel is het belangrijk dat de CBI's concrete gevallen, waarbij een onderbouwd vermoeden is dat een hijs- en hefwerktuig niet aan de essentiële veiligheidseisen voldoet, melden aan de Inspectie. Dit gebeurt nu niet. De Inspectie kan deze signalen oppakken in het kader van haar markttoezicht.

Een opmerking die een CBI en een keurmeester ook in het onderzoek gemaakt hebben, betreft de wettelijke keuringstermijn van zes maanden. Zij vinden die vrij lang. Verwezen wordt naar de keuring van een reguliere personenlift in de bouwfase (op basis van het Warenwetbesluit liften drie maanden) en naar het buitenland, waar bijvoorbeeld een termijn van drie maanden geldt, maar aangegeven wordt dat dit een aanzienlijk kortere keuring betreft, en eens per jaar een uitgebreide keuring. De systematiek in andere landen is hierdoor niet een op een vergelijkbaar. Niet is gebleken dat de termijn problemen oplevert, de Inspectie kent de afgelopen jaren geen ongevallen die te wijten zijn aan het falen van het hijs- en hefwerktuig.

De CBI's en de keurmeesters benoemen nog het ontbreken van een verplichte keuring bij ophoging van de bouwlift. De opstelling van de lift kan bij de opstellingskeuring één verdieping hoog zijn, waar later meerdere ophogingen kunnen volgen. In dat geval worden ankerpunten en bevestigingen die na de opstellingskeuring worden aangebracht pas na zes maanden gekeurd als de bouwlift er dan nog staat. De RvA noemt in dit verband nog de nieuwe schachttoegangen, waarbij in de veiligheidscircuits wordt ingegrepen, de afschermingen en de veiligheidsafstanden. Dit is aan de orde geweest in Werkkamer 8, waarbij in overleg met het ministerie van SZW is besloten dat ophoging geen wijziging van de machine is die een nieuwe keuring vereist. Bij de opstellingskeuring is al gekeken naar de berekeningen en de eerste verankeringen.

## 2.2 Certificatieschema

De CBI's en keurmeesters hebben opmerkingen ten aanzien van het certificatieschema. In een bijlage van het schema zijn de punten neergelegd die bij de keuring langsgelopen en gecontroleerd moeten worden, met uitleg erbij. Gebruik van het schema moet een uniforme keuring borgen. Dit blijkt op onderdelen niet het geval te zijn. De volgende voorbeelden kunnen genoemd worden:

- Bij het vastmaken van de bouwlift aan de steiger met een knikverkorter is er discussie of er een berekening nodig is van de steigerbouwer.
- Er is discussie over de reikwijdte van de keuring bij omgevingsaspecten zoals toegangshekken, poorten, afscherming en bouwhekken.

Ook maakt een keurmeester opmerkingen over het ontbreken van een norm of afspraak voor de afstand waarop de rem moet aangrijpen voordat de buffer wordt geraakt, en het ontbreken van de verplichting voor een aardlekschakelaar.

In het schema is niet aangegeven welke tekortkomingen een A-tekortkoming zijn. Zowel een CBI als de RvA geven aan dat het goed zou zijn dit in het schema op te nemen om verschillend handelen te voorkomen. Een keuring kan volgens het schema leiden tot een A- of een B-tekortkoming. Dit bepaalt de keurmeester. Volgens het schema is een A-tekortkoming een tekortkoming met een direct gevaar voor de veiligheid. In dat geval kan er geen certificaat van goedkeuring afgegeven worden en mag de machine niet meer gebruikt worden. Bij een B-tekortkoming niet, dan volgt ook geen afkeur, maar moet het bij de eerstvolgende keuring opgelost zijn, anders volgt wel afkeur.

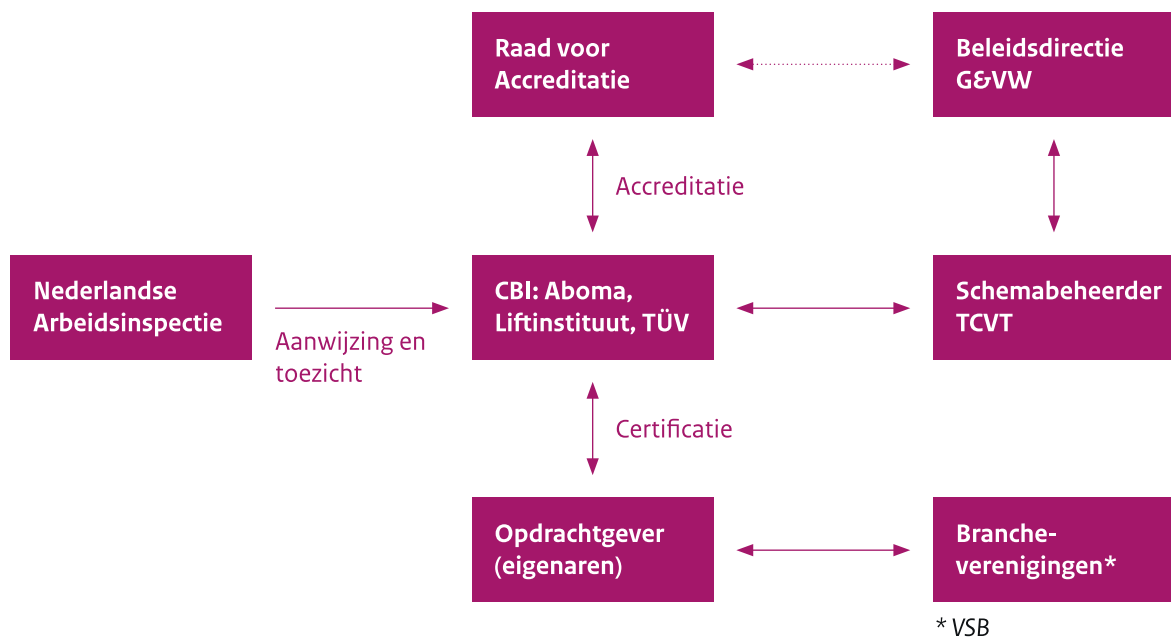
Verder valt het de Inspectie op dat het schema aangeeft dat het TCVT-certificaat verstrekt kan worden in de vorm van een TCVT-sticker. Echter, dan staat op de sticker niet alle verplichte informatie die volgens het schema op het certificaat moet staan. Verder staat in het schema dat bij een A-tekortkoming een nacontrole volgt, dit impliceert een fysieke nacontrole. Bij de toelichting in het schema staat echter dat schriftelijk afgemeld kan worden. In de praktijk wordt dan ook verschillend gehandeld.

Het is nodig het schema op onderdelen te verduidelijken, en mogelijk zijn er nog verbeteringen te bespreken.

### 3 Actoren in het certificatiestelsel dragen bij

In een stelsel zijn meerdere spelers actief, de actoren. Als de actoren hun rol niet goed vervullen, kan het stelsel niet goed werken, elke actor is belangrijk. Deze actoren moeten hun activiteiten op elkaar afstemmen en waar nodig informatie uitwisselen. Samenwerking is belangrijk. In dit stelsel zijn de belangrijkste actoren de eigenaren, de CBI's, de schemabeheerder (inclusief de belanghebbenden die daar vertegenwoordigd zijn), de RvA, het ministerie van SZW en de Inspectie.

Iedere actor moet zijn rol goed vervullen, alleen dan werkt het stelsel zoals bedoeld is. Eigenaren moeten hun hijs- en hefwerktuigen laten keuren. De CBI's keuren. De Inspectie houdt toezicht en de RvA accrediteert de CBI's. De schemabeheerder stelt het schema op en onderhoudt deze, en zorgt hierbij voor een evenredige vertegenwoordiging van belanghebbenden. Het ministerie van SZW zorgt voor adequate wet- en regelgeving. Schematische weergave:



Op enkele onderdelen blijkt verbetering nodig te zijn, die worden hieronder besproken.

#### 3.1 Evenredige vertegenwoordiging in Werkkamer 8

Het Warenwetbesluit machines schrijft voor dat CBI's deel moeten nemen aan het door hen gezamenlijk te organiseren overleg om te komen tot het geharmoniseerd verrichten van de conformiteitsbeoordelingstaken waarvoor zij zijn aangewezen, en een schemabeheerder aan moeten wijzen voor het opstellen en onderhouden van het schema. De CBI's zijn daar verantwoordelijk voor. Een schemabeheerder moet naar behoren rekening houden met de belangen van alle partijen die belang hebben bij het schema, zonder dat een van de belangen de overhand heeft, maar ook zonder dat dat afbreuk doet aan de verantwoordelijkheid van de CBI's.

De CBI's hebben daartoe een overeenkomst gesloten met de TCVT, waarin onder meer is geregeld dat de CBI's de certificatieschema's en de daaraan door of namens de TCVT gegeven interpretatie onverkort moeten hanteren. Tevens is daarin het hierboven genoemde overleg vastgelegd dat partijen met elkaar moeten hebben. Dat is het overleg van Werkkamer 8 van de TCVT dat jaarlijks plaatsvindt.

Er is binnen de werkkamer een brede vertegenwoordiging; de drie CBI's, maar ook fabrikanten, verhuurders, branchevereniging, de bouwsector en gebruikers. Werkkamer 8 kent 13 leden, waarvan twee vacatures. Voor de laatste wijziging van de leden per 8 januari 2021 waren vier leden afkomstig van de branchevereniging VSB (Vereniging van Steiger-, Hoogwerk- en Betonbekistingbedrijven). Nu nog twee. In het overleg van Werkkamer 8 is aandacht besteed aan de samenstelling. De voorzitter en de secretaris hebben nader naar de samenstelling gekeken, en achten Werkkamer 8 voldoende representatief, alle relevante partijen zijn aanwezig.

Eén CBI vindt de invloed van de marktdeelnemers wat te groot voor wat betreft het schema. Dit in relatie met het aantal leden. De CBI's zouden meer bepalend en leidend moeten zijn, in plaats van dat wordt gewerkt op basis van consensus. Een andere CBI geeft aan dat de discussies soms moeizaam zijn door de andere partijen in het overleg, maar heeft desondanks niet het gevoel ondergesneeuwd te worden. De derde CBI heeft ook niet het gevoel ondergesneeuwd te worden. Daarnaast wordt aangegeven dat het overleg binnen de werkkamer goed is, anderzijds wordt aangegeven dat er te weinig afstemming is. De CBI's zijn niet eenduidig in hun gevoel niet voldoende gehoord te worden.

De RvA heeft de indruk dat de CBI's niet de rol (kunnen) pakken die de regelgeving voorschrijft. De TCVT neemt het voortouw, de marktpartijen nemen volgens de RvA niet altijd de gewenste wijzigingen van de CBI's over. De CBI's zijn volgens de RvA echter verantwoordelijk voor de aansluiting van het schema op de regelgeving.

De voorzitter van de werkkamer herkent desgevraagd de kritiek niet, maar neemt het mee naar de volgende vergadering van de werkkamer. Ook de VSB heeft niet de indruk dat de CBI's niet uit de verf komen, en acht het juist goed dat andere belangen in het oog gehouden worden, zoals het kostenaspect en het aantal ongevallen.

De Inspectie heeft de zeven verslagen over de jaren 2016 tot en met 2019 (in 2020 was er geen overleg) van het overleg in Werkkamer 8 bestudeerd, en geconstateerd dat inhoudelijke vraagstukken uitgebreid besproken worden. Alle partijen hebben de gelegenheid mee te praten. Het kan zijn dat de CBI's meer oog hebben voor veiligheidsaspecten, andere partijen mogelijk voor het commerciële (bijvoorbeeld niet bij iedere ophoging keuren), maar het is de Inspectie niet gebleken dat bepaalde partijen de overhand hebben. Tot januari 2021 zou die indruk kunnen bestaan omdat vier leden van de VSB waren, maar dat is niet meer zo.

### 3.2 Harmonisatie

Dit punt sluit nauw aan bij het voorgaande. Het hierboven genoemde overleg in de werkkamer heeft, naast het opstellen en onderhouden van het schema, ook tot doel dat CBI's hun taken geharmoniseerd uitvoeren. Zij moeten overleggen om informatie uit te wisselen en om uniform te kunnen keuren. Er is door enkele CBI's aangegeven dat de afstemming in de werkkamer beter kan (meer inbreng CBI's zou wenselijk zijn), wel weet men elkaar bilateraal te vinden indien nodig. Het is gebleken dat op onderdelen verschillend wordt gehandeld:

- Bij het afhandelen van A- en B-tekortkomingen, wordt niet in alle gevallen conform het certificatieschema gehandeld. Bij een B- tekortkoming moet de machine volgens het schema wel worden goedgekeurd, maar bij de eerstvolgende keuring na een halfjaar, indien nog steeds niet verholpen, afgekeurd. Een CBI keurt de machine bij een B-tekortkoming wel af, met de notie dat hij na twee maanden in orde moet zijn, en dan op dat moment het certificaat wordt verstrekt. Dat is niet volgens het huidige schema (het oude schema kende dat wel, met de termijn van een maand). Het heeft tot gevolg dat het hijs- en hefwerktuig dan ook niet gebruikt mag worden tot er een geldig certificaat is.
- Een CBI heeft naast de A- en B-tekortkomingen nog een derde categorie gemaakt. Dat is niet conform het schema
- Een CBI gebruikt niet de voorgeschreven keuringssticker.
- Op de onderdelen, al eerdergenoemd in paragraaf 2.2, wordt verschillend gehandeld, zoals al dan niet een berekening bij een knikverkort. Of bij omgevingsaspecten bij de bouwlift, zoals afscherming.

### 3.3 Afstemming met RvA, de Inspectie en het ministerie van SZW

Enkele CBI's geven aan dat de afstemming met de RvA moeizaam verloopt, deze CBI's ervaren weinig ruimte voor een open discussie over passende oplossingen voor opmerkingen van de RvA (te theoretisch) en te veel oog voor details. De RvA reageert hierop dat zij verplicht moet toetsen tegen de geldende normen. Wel zijn er nu meer praktijkbeoordelingen. De RvA geeft aan dat sommige teamleiders van de CBI's de vakdeskundigen van de RvA goed weten te bereiken als ze ergens tegenaanlopen. Wel is er soms verschil van mening, bijvoorbeeld over de reikwijdte van de keuring, zoals bij de knikverkort. De RvA verwacht dat de CBI's zelf een standpunt innemen over dit soort zaken.

Een CBI geeft aan dat het beter zou zijn als de RvA hen meer als (sparring)partner zou zien. Dat geldt ook voor de Inspectie. Het ministerie van SZW is nog verder weg. CBI's zouden meer de ogen en oren van SZW kunnen zijn.

De Inspectie heeft in de loop van dit onderzoek geconstateerd dat bij de RvA de scope van een CBI (voor welke activiteiten de CBI is geaccrediteerd) niet juist was vastgelegd. Dit had echter geen gevolgen voor de accreditatie en is door de RvA gecorrigeerd.

## 4 Regelnaleving

Regelnaleving valt uiteen in twee delen. Enerzijds of gekeurde hijs- en hefwerktuigen worden ingezet waar nodig, in plaats van ongekeurde. Anderzijds of certificaathouders (de eigenaren) en de CBI's de eisen naleven.

### 4.1 Naleving keuringsplicht door eigenaren

Wat betreft de keuringsplicht van de hijs- en hefwerktuigen is van belang dat die door de eigenaren nageleefd wordt. De keurmeesters van de CBI's en de inspecteurs van de Inspectie komen vrijwel geen ongekeurde hijs- en hefwerktuigen tegen. Aangegeven wordt dat er voorheen wel 'cowboys' op de markt waren, maar nu eigenlijk niet meer. Het merendeel van de eigenaren zijn verhuurbedrijven, die op de hoogte zijn van de keuringsplicht. Een keurmeester kwam bijvoorbeeld ook een keer een lift tegen die al eerder door de eigenaar was stilgezet omdat de keuring verlopen was.

### 4.2 Naleving eisen door CBI's

Wat betreft de naleving van de eisen door CBI's, het volgende. Aan de CBI's worden eisen gesteld. De RvA toetst deze in haar beoordeling. Dit zijn onder andere eisen omtrent het management, onafhankelijkheid, onpartijdigheid, integriteit, deskundigheid, kwalificeren en monitoring personeel. De RvA toetst op basis van de norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012, het Warenwetbesluit machines en het certificatieschema. Uit de rapportages van de RvA over de jaarlijkse beoordelingen blijkt dat hier geen noemenswaardige opmerkingen over gemaakt zijn.

De Inspectie heeft bij dit onderzoek geconstateerd dat bij het afhandelen van tekortkomingen niet altijd conform het schema gehandeld wordt, wat wel verplicht is. Zie hiervoor paragraaf 3.2.

Ook heeft de Inspectie een opmerking met betrekking tot de eisen aan kandidaat keurmeesters en de bijscholing van keurmeesters.

Een goede keuring begint met een goede keurmeester. De norm NEN-EN-ISO/IEC 17020:2012 stelt de eis dat de CBI een gedocumenteerde procedure voor training moet hebben:

*'The documented procedures for training shall address the following stages:*

- a) an induction period;*
- b) a mentored working period with experienced inspectors;*
- c) continuing training to keep pace with developing technology and inspection methods.*

*The training required shall depend upon the ability, qualifications and experience of each inspector and other personnel involved in inspection activities, and upon the results of monitoring.'*

Het Warenwetbesluit machines, artikel 6g, eerste lid, onderdeel g, stelt dat de keurmeester een gedegen technische en beroepsopleiding moeten hebben, en voldoende kennis over en inzicht in de essentiële eisen, de normen en de regelgeving. In het certificatieschema worden opleidings- en ervaringseisen gesteld aan de keurmeester, maar minder dan in het voorgaande schema het geval was. Vooral de ervaringseis is losgelaten. In het huidige schema worden geen eisen meer aan de bijscholing gesteld, in het vervallen schema WDA&T (eisen aan de CBI) werden daar wel eisen aan gesteld.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de keurmeesters die door de Inspectie zijn gezien bij de bijwoning van keuringen en die zijn gesproken, deskundig en rolvast zijn. Er zijn vaak langere dienstverbanden. Ook de RvA geeft in een gesprek met de Inspectie aan dat de betrokkenheid en deskundigheid van de keurmeesters ruim voldoende is. Uit de contacten die de Inspectie had met de verhuurbedrijven, meestal de eigenaren van de hijs- en hefwerktuigen, blijkt dat zij tevreden zijn over de CBI's, de kwaliteit van de keurmeesters en over de keuringen die zij uitvoeren.

De RvA geeft aan dat in het certificatieschema beperkte eisen aan de competenties van een keurmeester worden gesteld, en deze moeilijk toetsbaar zijn. De RvA geeft aan dit daarom per CBI te beoordelen. De CBI's moeten nu zelf vormgeven aan de eisen van de NEN-EN-ISO/IEC 17020.

Ten aanzien van de bijscholing is te zien dat de continuïteit training, zoals genoemd in de norm, moet afhangen van de van 'the ability, qualifications and experience' van de keurmeester. Dus afgestemd op de persoon. Het blijkt dat de bijscholing vooral bestaat uit het deelnemen aan het vakgroepoverleg en/of het werkoverleg, waar wijzigingen en ontwikkelingen besproken worden. Daar wordt tijd voor vrij gemaakt. Ook worden bijwoningen wel genoemd als bijscholing. Eén CBI kent een e-learning systeem waar de keurmeesters aan deel moeten nemen. Een andere CBI geeft aan op dit moment geen specifieke opleidingen te hebben, maar is bezig met een nieuwe opleidingscoördinator, en wil een opleiding organiseren op het gebied van elektrische schema's. De meeste keurmeesters bij de CBI's komen uit de wereld van de vaste personenliften, waarna een specialisatie volgt naar personenbouwliften, en kennen de liften en pijnpunten wel, zo wordt gezegd.







## 5 Oordeel en conclusies Nederlandse Arbeidsinspectie

**De Nederlandse Arbeidsinspectie is van oordeel dat het stelsel bijdraagt aan het veilig werken met en rond hijs- en hefwerktuigen voor beroepsmatig personenvervoer. Het is een stabiele sector; deskundigheid en kennis zijn aanwezig. Wel zijn op onderdelen verbeteringen noodzakelijk om de uniformiteit en kwaliteit van de keuringen te borgen.**

Deze onderdelen zijn de volgende.

### 5.1 Evenredige vertegenwoordiging in Werkkamer 8

Het Warenwetbesluit machines schrijft voor dat de CBI's deel moeten nemen aan het door hen gezamenlijk te organiseren overleg. Dat is nu vormgegeven door het overleg in Werkkamer 8 van de TCVT, de schema-beheerder, waarbij naast de CBI's andere partijen vertegenwoordigd zijn. Er is geen overleg alleen voor de CBI's. Uit de verslagen van de overleggen blijkt dat inhoudelijke vraagstukken uitgebreid besproken worden. Tevens is duidelijk dat met alle belangen rekening wordt gehouden. De CBI's hebben niet het gevoel ondergesneeuwd te worden, maar een CBI gaf aan de invloed van marktdeelnemers op het schema te groot te vinden (in relatie tot het aantal leden van de werkkamer), de CBI's zouden meer leidend moeten zijn. Ook de RvA is die mening toegedaan. Een andere CBI vindt soms de discussie moeizaam door de andere partijen.

Op basis van de verslagen van de overleggen en de interviews kan de Inspectie niet constateren of de CBI's onvoldoende inbreng hebben. Zoals gezegd moeten de CBI's gezamenlijk het overleg organiseren, er is gekozen om dit in het overleg van de werkkamer te doen. De schemabeheerder moet naar behoren rekening houden met alle belangen. De CBI's hebben de schemabeheerder aangewezen en zijn feitelijk opdrachtgever, maar de schemabeheerder moet het schema opstellen en onderhouden.

Het doel van dit stelsel, en dus ook van de keuringen, is om de veiligheid te borgen voor personen die met of rond de hijs- en hefwerktuigen werken. Daar is expertise over techniek en veiligheid voor nodig, die vooral bij de CBI's aanwezig is. De CBI's moeten daar een belangrijke stem in hebben, het is primair het verplichte overleg dat zij moeten organiseren om geharmoniseerd te werken. Zij mogen daarin niet overstemd worden door andere belangen, zoals commerciële, waar anderzijds wel rekening mee gehouden moet worden. Het is de verantwoordelijkheid van de onafhankelijke voorzitter van de werkkamer om rekening te houden met alle belangen, waarbij naar de mening van de Inspectie de veiligheid voorop moet staan. Dit is een punt van orde die binnen het overleg besproken moet worden. De voorzitter heeft dit toegezegd, en dat is inmiddels naar aanleiding van dit onderzoek ook gebeurd. In het overleg in de werkkamer werd niet herkend dat de invloed van andere partijen dan de CBI's te groot zou zijn.

*De Inspectie concludeert dat terecht met alle belangen rekening wordt gehouden, maar dat de CBI's in het overleg een belangrijke stem moeten hebben.*

### 5.2 Afstemming en harmonisatie

Het blijkt dat CBI's het schema op bepaalde onderdelen verschillend interpreteren en daardoor verschillend handelen. Kennelijk is het schema bijvoorbeeld niet duidelijk genoeg of een berekening van de steiger nodig is bij het toepassen van de knikverkort, of bij de reikwijdte van de keuring voor wat betreft de afscherming. Het overleg tussen de CBI's, nu ingebed in het overleg in Werkkamer 8, moet ertoe leiden dat

CBI's hun taken geharmoniseerd uitvoeren. Het Warenwetbesluit machines geeft aan dat de CBI's de in het overleg genomen administratieve beslissingen en opgestelde documenten als algemene richtsnoeren hanteren.

*De Inspectie concludeert dat de afstemming tussen de CBI's over de uitvoering van hun taak beter kan, er wordt verschillend gehandeld. Waar het schema ruimte geeft voor meerdere interpretaties, moet het schema aangepast of verduidelijkt worden, of afspraken gemaakt worden.*

### 5.3 Regelnaleving

Ongekeurde hijs- en hefwerktuigen worden volgens de geïnterviewden maar weinig tegengekomen. Veel zijn in handen van verhuurbedrijven, die zich bewust zijn van de keuringsplicht, en ook hun machines laten keuren. De naleving van de keuringsplicht is op orde. De Inspectie kent ook geen ongevallen die te wijten zijn aan gebreken aan de machine.

Ook de CBI's moeten de regels naleven, dat zijn de eisen die in de regelgeving aan de CBI's zelf gesteld worden en over hoe de keuring uitgevoerd moet worden. De RvA neemt deze eisen mee in zijn jaarlijkse beoordeling van de CBI's. Dit zijn onder andere eisen omtrent het management, onafhankelijkheid, onpartijdigheid, integriteit, deskundigheid, kwalificeren en monitoring personeel. Uit de rapportages van de RvA over de jaarlijkse beoordelingen blijkt dat hier geen noemenswaardige opmerkingen over gemaakt zijn. De Inspectie steunt hier op het oordeel van de RvA.

Wel is de Inspectie gebleken dat bij de afhandeling van A- en B-tekortkomingen door twee van de drie CBI's niet conform het schema wordt gehandeld, wat volgens het Warenwetbesluit machines wel onverkort moet.

*De Inspectie concludeert dat CBI's bij de afhandeling van tekortkomingen niet conform het schema handelen. Een uniforme en juiste handelwijze is noodzakelijk voor de veiligheid en een gelijk speelveld.*

Ook valt een opmerking te maken over de naleving van de eisen die in de regelgeving gesteld worden aan kandidaat-keurmeesters en aan bijscholing. De eisen aan kandidaat-keurmeesters zijn beperkt uitgewerkt in het certificatieschema, waardoor de RvA de deskundigheid per CBI beoordeelt. Ten aanzien van de verplichte bijscholing is niets opgenomen in het schema, dit wordt ook verschillend vormgegeven en vindt vooral tijdens werkoverleg plaats. Dit is, behalve bij een CBI die e-learning kent, niet op de behoefte van de persoon toegespitst. In het voorheen geldende schema waren de eisen beter gedefinieerd en werden ook eisen aan de bijscholing gesteld. Wel is de RvA van mening dat de kennis en kunde van de keurmeesters die bij bijwoningen gezien zijn in orde is. Dit heeft de Inspectie ook bij haar bijwoningen geconstateerd. Niettemin ziet de Inspectie op termijn een risico voor uniformiteit in de kwaliteit van de keuring.

*De Inspectie concludeert dat zij op dit moment geen opmerkingen heeft over de kennis en kunde van de keurmeesters. De CBI's geven echter op verschillende wijze vorm aan de eisen die aan kandidaat-keurmeesters gesteld worden. De invulling van de verplichte bijscholing is vooral in het werkoverleg en niet bij iedere CBI op de persoon toegespitst. Het doel van het schema is het geharmoniseerd verrichten van de keuringen met een gelijk keuringsresultaat; een gelijkwaardig en voldoende hoog niveau van de keurmeesters draagt daaraan bij. Om een uniforme keuring in de toekomst te kunnen garanderen verdient het aanbeveling hier afspraken over te maken en deze vast te leggen in het certificatieschema.*

#### **5.4 Reacties van in het onderzoek betrokken actoren**

De CBI's, de beheerstichting TCVT en de RvA hebben gelegenheid gehad op het conceptrapport te reageren.

Aboma B.V. geeft aan dat het rapport een goede weergave is van het onderzoek en de punten beschrijft waar de betrokken partijen aandacht voor moeten hebben.

Liftinstituut B.V. heeft in het conceptrapport verschillende opmerkingen gemaakt, die hebben geleid tot aanpassing en nuancering.

TÜV Nederland QA B.V. had behoudens enkele kleine opmerkingen verder geen inhoudelijke opmerkingen over het rapport.

De TCVT gaf aan dat in het laatste overleg met de CBI's, men zich niet herkent in de uitspraak dat de invloed van andere partijen te groot is. Daarnaast gaf de TCVT nog aan dat frequent dezelfde auditors van de RvA langskomen, en vindt een grotere verscheidenheid noodzakelijk.

De RvA kan zich goed vinden in de inhoud en de uitkomst van het onderzoek. Vooral het deel over de specificatie en toetsbaarheid van de competentie-eisen vindt de RvA goed beschreven en onderbouwd. Wat betreft de kritiek dat frequent dezelfde auditors langskomen, geeft de RvA aan binnen haar mogelijkheden te rouleren.

#### **5.5 Vervolg**

Waar verschillend en niet volgens het schema gewerkt wordt, moet dit worden gecorrigeerd. Ook op het gebied van afstemming, samenwerking en communicatie kan het beter. De CBI's worden daar door de Inspectie op aangesproken.

Dit rapport wordt ook aangeboden aan de Raad voor Accreditatie, die de bevindingen in haar jaarlijkse controles kan meenemen.

