

Lion Verhagen (Vereniging Verticaal Transport)

‘VEILIGHEID IS DE BASIS’

Een kraan komt niet alleen iets tillen, zegt directeur Lion Verhagen van de Vereniging Verticaal Transport (VVT). “Achter elke veilige hijsbeweging zit voorbereiding, deskundigheid en verantwoordelijkheid”, stelt hij. In Europoort Kringen een gesprek over onder meer de belangrijkste dossiers van de vereniging, vakmanschap en verduurzaming. “Elektrificatie kun je niet grootschalig verplicht stellen.”





Wat doet de VVT precies?

“De VVT is de brancheorganisatie voor bedrijven die actief zijn in het verticaal transport. Onze leden verhuren en exploiteren onder meer mobiele kranen, torenkranen, railkranen, hoogwerkers, verreikers met hijsfunctie en zware autolaadkranen. Als vereniging behartigen we hun belangen, maar we doen nadrukkelijk meer dan dat. Een belangrijk deel van ons werk bestaat uit het vertalen van wet- en regelgeving naar de praktijk. Onze leden hebben te maken met regels op

“VOOR ONZE LEDEN ZIT ER VEEL WERK IN ROTTERDAM”

het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden, milieu, keuringen, certificering, cao's, vergunningen en steeds vaker ook digitalisering en cybersecurity. Die regels worden complexer. Wij proberen duidelijk te maken wat ze betekenen voor bedrijven die dagelijks met kranen werken. Daarnaast stellen we richtlijnen op, informeren we leden, organiseren we bijeenkomsten en nemen we deel aan overleg met overheid, inspecties, certificerende instellingen, sociale partners en andere brancheorganisaties.”

Is de Rotterdamse industrie belangrijk voor de VVT?

“Ja, want voor onze leden zit er veel werk in dat gebied. De grootste kraanverhuurbedrijven van Nederland - waaronder relatief veel van onze leden - zijn er gevestigd. Installaties in de chemische en petrochemische sector hebben immers onderhoud nodig, waar kranen aan te pas komen.”

Ondervinden jullie leden hinder van de slechte periode die de chemie doormaakt?

“Dat zullen zij ongetwijfeld merken, al is het wel zo dat de bestaande fabrieken voorlopig nog blijven draaien tot de overstap van fossiele naar groene energie en grondstoffen is gemaakt. Ik denk overigens niet dat er zomaar een groene vervanger voor plastic gevonden zal worden. Voorlopig zullen we nog aardolie nodig hebben. Er zal altijd wel werk blijven, verwacht ik.”

Hoe zou je de verticaal-transportsector typeren?

“De sector is professioneel en werkt op een hoog veiligheidsniveau. Kraanverhuurbedrijven investeren veel in materieel, opleiding, keuringen, voorbereiding en deskundigheid. Tegelijkertijd staat de sector onder druk. Er is op zichzelf voldoende werk in bouw, infra en industrie, maar projecten worden beïnvloed door stikstof, vergunningverlening, netcongestie, kostenstijgingen, rente en politieke onzekerheid. Voor onze leden is dat direct voelbaar. Een kraanverhuurbedrijf is afhankelijk van projecten die daadwerkelijk doorgaan. Daar komt bij dat marges onder druk staan. Lonen, materieel, onderhoud, certificering en administratieve verplichtingen worden duurder.



Lion Verhagen

Het doorbelasten van die kosten richting opdrachtgevers is in de praktijk niet altijd eenvoudig. De sector draait daardoor heel efficiënt, maar dat kent grenzen.”

Waar heeft de VVT de afgelopen tijd aan gewerkt?

“Het werkpakket is breed. Een belangrijk resultaat is de herziening van de algemene voorwaarden. Daarmee helpen we leden om vooraf duidelijke afspraken te maken met opdrachtgevers over verantwoordelijkheden, aansprakelijkheid, zorgplicht en verzekeringen. Veilig werken begint niet pas op de bouwplaats; het begint al bij de opdrachtverlening en de contractafspraken. Daarnaast hebben we veel gewerkt aan veiligheidsdossiers. Denk aan de Arbocatalogus Verticaal Transport, de Richtlijn Mobiele Kraan, hijsen met meerdere kranen aan één last, opstellingskeuringen, anti-botsvoorzieningen, 10-tonmeterkranen en de discussie over werkbakken. Ook de ballastonthefving en de positie van mobiele kranen bij de vrachtwagenhefving vroegen veel aandacht. Verder zijn arbeidsvoorwaarden en cao-zaken een groot dossier.”

Je leidt de vereniging al ongeveer 24 jaar. Wat houdt het werk uitdagend voor jou?

“Dat zit hem in de afwisseling en het contact met verschillende partijen. Hoewel wij volgens vaste structuren werken, is geen jaar hetzelfde. Er verandert altijd wel iets op het gebied van wet- en regelgeving, of het nu gaat om bijvoorbeeld pensioenen of arboveiligheid. Omdat dit een kleine bedrijfstak is, ben je met dat hele palet aan onderwerpen bezig. Dat maakt dit een interessante baan.”

Veiligheid vormt een rode draad in het werk van de VVT. Wat zijn jullie belangrijkste aandachtspunten?

“Veiligheid is de basis van onze sector. Mobiele kranen worden ingezet bij zwaar, complex en vaak risicovol werk. Dat vraagt om deskundige machinisten, goed materieel, goede voorbereiding en duidelijke communicatie op de bouwplaats. Een actueel onderwerp is hijsen met meerdere kranen aan één last. Een ander aandachtspunt is de verdeling van verantwoordelijkheden

“VEILIG WERKEN BEGINT NIET PAS OP DE BOUWPLAATS; HET BEGINT AL BIJ DE OPDRACHTVERLENING EN DE CONTRACTAFSPRAKEN”

op de bouwplaats. Soms wordt te gemakkelijk gedacht dat de machinist alles wel oplost. Maar veilig hijsen vraagt om goede werkvoorbereiding, een geschikte opstelplaats, kennis van de ondergrond, duidelijke afspraken met de aannemer en een deskundig hyssteam. Veiligheid is een ketenverantwoordelijkheid.”

De personeelskrapte is in veel sectoren een probleem. Hoe groot is de uitdaging voor verticaal transport?

“Die is groot en structureel. Kraanmachinist word je niet van de ene op de andere dag. De vakopleiding duurt twee tot drie jaar en daarna begint het leren in de praktijk pas. Je hebt technisch inzicht nodig, verantwoordelijkheidsgevoel, ruimtelijk inzicht, communicatieve vaardigheden en het vermogen om onder druk

goede beslissingen te nemen. We zien dat vacatures moeilijk te vervullen zijn. Sommige bedrijven kiezen er zelfs voor om hun vloot te verkleinen omdat er onvoldoende vakmensen zijn om alle machines verantwoord in te zetten. Dat zegt veel over de ernst van het tekort. Daarom investeren we in opleiding, instroom, zij-instroom, certificering en permanente scholing. Ook kijken we naar een branchekwalificatiestructuur, zodat vakmanschap dat mensen in de praktijk opbouwen beter zichtbaar en erkend wordt.”

Je hebt het over vakmanschap. Heb je de indruk dat het vak voldoende wordt gewaardeerd?

“Eerlijk gezegd: niet altijd. Een kraanmachinist draagt veel verantwoordelijkheid. Hij of zij werkt met kostbaar materieel, zware lasten en vaak in een omgeving waar veel andere partijen actief zijn. Een goede machinist denkt mee, signaleert

“ONZE KRACHT ZIT IN DE PRAKTIJKKENNIS VAN ONZE LEDEN”

risico's en durft ook nee te zeggen als iets niet veilig kan. Die professionaliteit verdient waardering. Niet alleen in woorden, maar ook in voorbereiding, planning en prijs. Veilig en deskundig werken kost tijd en geld. Als opdrachtgevers veiligheid belangrijk vinden, moeten zij ook bereid zijn die kwaliteit te erkennen.”

Hoe kijken jullie naar verduurzaming?

“Verduurzaming is belangrijk en de sector zet stappen. De meest haalbare en effectieve stap is op dit moment vaak het vervangen van ouder materieel door modernere kranen met euro 6-motoren. Fabrikanten ontwikkelen hybride en deels elektrische oplossingen, maar volledig elektrische aandrijving is voor veel mobiele hijskranen nog niet realistisch. Dat heeft meerdere oorzaken. Nederland loopt in ambities vaak voorop, maar is internationaal gezien een kleine afzetmarkt. Kranen zijn bovendien zeer divers en worden in relatief kleine series gebouwd. De business case voor volledig elektrische zware kranen is daardoor ingewikkeld. Daarnaast vormt netcapaciteit een groot probleem. Zonder voldoende laadinfrastructuur en stroomaansluitingen kun je elektrificatie niet grootschalig verplicht stellen. Onze boodschap is: wees ambitieus, maar ook realistisch. Geef ondernemers investeringszekerheid en zorg dat de randvoorwaarden kloppen.”

Welke rol speelt digitalisering in de sector?

“Digitalisering wordt steeds belangrijker. Denk aan planning, materieelbeheer, digitaal kraanboek, data uit machines, onderhoud, certificaten en digitale voorbereiding van hijsoperaties. Ook AI komt dichterbij, dat kan helpen bij planning, predictief onderhoud, simulatie, risicoanalyse en het voorbereiden van complexe hijswerkzaamheden. Maar we moeten daar nuchter naar kijken. AI vervangt geen vakmanschap. Het kan ondersteunen, maar de verantwoordelijkheid voor veilig werken blijft bij mensen en organisaties liggen. Daarnaast ontstaan nieuwe risico's: cybersecurity, data-integriteit, aansprakelijkheid en afhankelijkheid van systemen. Slimmer werken vraagt dus ook om slimmer beveiligen.”



Kranen zijn zware objecten. Zijn de Nederlandse wegen en bruggen berekend op het transport ervan?

“Er zijn beperkingen op kunstwerken. Rijkswaterstaat heeft bijvoorbeeld maatregelen genomen op de A58 bij knooppunt St. Annabosch, waar verkeer is beperkt tot 60 ton. Ook op de Giessenbrug op de A20 geldt een beperking tot 50 ton. Uit gesprekken met Rijkswaterstaat blijkt dat dit soort beperkingen

Eén dossier is meestal nog wel te hanteren. Maar de optelsom maakt het zwaar. Daarom is het belangrijk dat de sector professioneel blijft, dat onze leden samenwerken en dat de VVT de praktijk goed blijft vertegenwoordigen. Onze kracht zit in de praktijkkennis van onze leden. Die kennis moeten we blijven ophalen en vertalen naar duidelijke standpunten en praktische oplossingen.”

“DIE PROFESSIONALITEIT VERDIENT WAARDERING”

vaker kan gaan voorkomen. Veel kunstwerken van voor begin jaren negentig worden nu zwaarder belast dan waarvoor ze destijds zijn ontworpen. Voor zwaar transport en mobiele kranen kan dat grote gevolgen hebben. Als verkeer boven 50 of 60 ton in delen van Nederland daardoor verder wordt beperkt, leidt dat tot omrijden, vertragingen, hogere kosten en problemen met uitvoerbaarheid. Daarom zoeken wij samen met TLN exceptioneel transport overleg hierover met Rijkswaterstaat.”

Wat zie je als de grootste uitdaging voor de komende jaren?

“Dat is de combinatie van alles tegelijk. Personeelstekort, stijgende kosten, verduurzaming, regeldruk, digitalisering, infrastructuurbeperkingen en onzeker beleid versterken elkaar.

Waar ben je trots op?

“Op de betrokkenheid van onze leden bij de vereniging en de kwaliteit van het vakmanschap in de sector. Veel werk van de VVT gebeurt achter de schermen. Dat is niet altijd zichtbaar, maar het is wel noodzakelijk. Ik ben er trots op dat leden bereid zijn hun kennis en ervaring met ons te delen. Daardoor kunnen wij als vereniging goed onderbouwd optreden. En ik ben trots op het veiligheidsniveau in de sector. Er wordt met groot materieel en grote verantwoordelijkheden gewerkt, maar bedrijven nemen dat serieus.”

Heb je tot slot nog een boodschap aan opdrachtgevers?

“Zie verticaal transport niet als sluitpost, maar als specialistisch werk. Betrek kraanverhuurbedrijven vroegtijdig bij de voorbereiding. Zorg voor duidelijke informatie over de ondergrond, de omgeving, de last, de planning en de verantwoordelijkheden. En waardeer veiligheid en vakmanschap ook in de prijs. Een kraan komt niet alleen iets optillen. Achter elke veilige hijsbeweging zit voorbereiding, deskundigheid en verantwoordelijkheid. Als we dat allemaal goed organiseren, kan de sector blijven doen wat Nederland nodig heeft: bouwen, onderhouden, verduurzamen en vernieuwen.”