



Werkwijze: lossen van palen bij POD-transporten

Inleiding

Betonnen prefab heipalen tot 39 meter kunnen over de weg worden vervoerd. Bij het transport van heipalen worden, afhankelijk van de lengte en/of loslocatie, jukken of schommels toegepast bij het transport. Dit is al gauw bij palen langer dan 22,5 meter.

Hierbij hebben we te maken met verschillende soorten heipalen (lengte, schachtmaat en constructie) en ook met verschillende type jukken en mogelijk tweelaags gestapelde vrachten. De palen steken dan over het dak van de cabine uit. Daarom worden dit ook wel POD (palen-over-dak)-transporten genoemd. In Nederland bestaan ongeveer 55 POD-opleggers.

De heipalen worden altijd franco ongelost geleverd. De ontvanger is verantwoordelijk voor het veilig lossen van de palen op de bouwplaats en heeft formeel de regie van het lossen op de bouwplaats. De transporteur/chauffeur is verantwoordelijk voor het product veilig en schadevrij te transporteren van de fabriek naar bouwplaats met inachtneming van de losmethode. De producent (de verkopende partij) is verantwoordelijk om het product zo te laden dat deze veilig gelost kan worden zonder dat dit de kwaliteit van het product schaadt.

Drie branches, NVAF, de transporteurs en de producenten van heipalen (Betonhuis Constructief Prefab vh AB-FAB), willen niet meer dat transporteurs, lossers of heiers bij het lossen van deze (lange) palen op de bouwplaats in een onveilige situatie terechtkomen. Daarom is afgelopen jaar gewerkt aan oplossingen en is deze intentieverklaring opgesteld en door de drie branches ondertekend.

De ondertekening moet ervoor zorgen dat deze onveilige situatie vanaf april 2020 volledig tot het verleden behoort.

Arbeidshygiënische strategie

Oplossingen worden gezocht middels de arbeidshygiënische strategie. Dus eerst de bron aanpakken, als dat niet gaat over naar een collectieve voorziening en als laatste middel pas je persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) toe.

Als aangepikt moet worden op hoogte, moet vooraf gecommuniceerd worden hoe dit plaats zal vinden. Dit moet worden uitgewerkt in het plan van aanpak voor de Risico Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E). Dit als onderdeel van het V&G-plan.



Oplossingen

Er is geen standaard werkwijze die geldt voor het lossen van POD-transporten. Daarom is gekeken naar praktische oplossingen die in minimaal 80% van de gevallen moeten voldoen. Bouwprojecten hebben over het algemeen slechte omstandigheden die ook slecht te conditioneren zijn.

Versillende opties zijn de revue gepasseerd en de volgende oplossingen behoren tot de mogelijkheden:

- a. Shovel
- b. Vooraf aangebrachte stroppen (voorstropen)
- c. Zelfborgende palenklem
- d. Bordessen onderdeel van het transportmiddel
- e. Ingestorte hijsvoorzieningen (bij specials)
- f. Mobiele steigers/hogwerkers

Het lossen met een shovel (kan met palen tot 30 meter) of het aanpikken vanaf bordessen geniet de voorkeur, omdat aanpikken vanaf het maaiveld of anderszins meer voorbereidingstijd binnen de verticale bedrijfskolom vergt. Bij extra lange palen kan het zijn dat een bordes geen uitkomst biedt, omdat de punten om aan te pikken buiten het bereik van het bordes liggen. Ladders of hogwerkers bieden ook een uitkomst, mits voldaan wordt aan het veilig werken op hoogte (met ladders en/of hogwerkers).

Bij de gekozen oplossingen moet worden opgemerkt:

- a. Met de huidige shovels kunnen palen tot ca. 30 meter worden gelost; e.e.a. is ook afhankelijk van bewegingsvrijheid van shovel met paal.
- b. Vooraf aangebrachte stroppen kunnen grommers, hijslussen of kettingen zijn. Deze mogen tijdens transport niet of nauwelijks verschuiven/verplaatsen. Experimenten hebben helaas aangetoond dat deze vooraf aangebrachte stroppen nogal eens verschuiven.
- c. Ideeën voor een klem zijn er, maar moeten in de praktijk nog verder worden uitgewerkt.
- d. Afsgesproken is deze met spoed te bouwen. Echter, bij extra lange palen kan het zijn dat een bordes geen uitkomst biedt, omdat de punten om aan te pikken buiten het bereik van het bordes liggen. Dan kunnen ladders of hogwerkers een uitkomst bieden.
- e. Ingestorte hijsvoorzieningen moeten daarvoor goedgekeurd zijn.



Taakverdeling

De ontvanger:

- De ontvanger controleert bij ontvangst of de oplegger conform afspraak beladen is en veilig gelost kan worden. Lading die niet conform afspraak geladen is kan worden geweigerd.
- De ontvanger is, of werkt direct in opdracht van, de hoofdaannemer en is bekend met het betreffende veiligheidsplan op die bouwplaats.
- De ontvanger heeft de regie in de procedure van het lossen van de heipalen. De ontvanger geeft de aanwijzingen aan de chauffeur van het transport en aan de kraanmachinist of shovelbestuurder.
- De ontvanger draagt zorg voor assistentie bij het lossen. Hierbij is er minstens 1 hulppersoon van de ontvanger zelf bij de lossing op de auto. De chauffeur of hulppersoon hoeft dan niet over de trailer/afschuifbalk te bewegen om bij de andere bok te komen.
- Dientengevolge draagt hij ook zorg voor een geschikte stuurlijn voor het begeleiden van de last met een extra persoon (een zogenaamde 'rigger'). Het begeleiden met een stuurlijn moet vanaf maaiveld worden gedaan. Dit begeleiden mag nooit vanaf de last, de trailer of het bordes!
- De ontvanger heeft het toezicht op de geschiktheid en keuringen van de hijsmiddelen, behoudens de hijsmiddelen welke door de producent worden verstrekt.
- Voorafgaand aan de start van het werk wordt door de ontvanger aangegeven op welke manier de POD vrachten gelost gaan worden.

De transporteur:

- De transporteur voorziet haar POD-bok/-juk/-schommel van een veiligheidsbordess incl. voorziening t.b.v. het veilig betreden van de POD-bokken en het veilig aanslaan van de heipalen. De uitvoering van deze voorziening kan per transporteur verschillend zijn.
- Het is van belang dat de man achter op de oplegger de machinist aanwijzingen geeft zodat het hijspunt zich recht boven de last bevindt. Dit in verband met het niet beschadigen van het bordes wat boven het juk en de palen uitsteekt.
- Transporteurs kunnen niet verantwoordelijk gesteld worden voor foutief aanpikken als niet "bij de streep" aangepikt kan worden/voorgestropt is. Dit is bijvoorbeeld het geval bij hele lange palen met vier aanpikposities waarvan twee niet altijd vanuit het bordes aangepikt kunnen worden.

De producent:

- De producent zorgt voor belading van de oplegger en zorgt daarbij dat de lading veilig gelost kan worden volgens de afgesproken methode.
- In het geval van vooraf aangebrachte stropen op de laadlocatie, kan gebruik worden gemaakt van: grommers, hijslussen of kettingen. Deze mogen tijdens transport niet of nauwelijks verplaatsen.



Alle partijen:

- Van te voren moet worden afgesproken hoe gelost wordt. Daarop kan dan de wijze van beladen en losmethode worden afgestemd.
- Niet alle bokken zullen uitgerust (kunnen) worden met een bordes. Als aangepikt wordt op hoogte, moet vooraf gecommuniceerd worden hoe dit plaatsvindt bij POD-transporten zonder bordes.
- In die gevallen dat het veiligheidsbordes niet toepasbaar of buiten gebruik is, zullen partijen gezamenlijk voor een passende en veilige oplossing zorgdragen. In die gevallen zijn er drie voorkeurmethodes: lossen van shovel, aan te pikken voorgestropt of via de palenklem. Een Ladder of hoogwerker kan ook uitkomst bieden, maar daarvoor moet de ontvanger dan zorgdragen.
- Gevolg- of stagnatieschade is uitgesloten.
- Inzake het aanpikken en bevestigen van de kettingen, stroppen of grommers moet worden bezien welke fysieke mogelijk heden er voor de aanpikkers zijn. Dit betreft de afstand van het bordes naar het midden van het juk. Ook wanneer de palen 2 hoog geladen zijn. Ook moet er worden nagedacht aan het aanreiken van de strop en hijsdraad vanaf de grond om de haak aan te pikken. Wanneer de losmachine met een lier werkt sleept de hijsdraad over de grond van de ene naar het andere aanpikpunt. Indien er met 2 hijslieren wordt gewerkt is dit eenvoudiger. Het zogenoemde uitlopen van de hijsdraad over de paal of palen en schuifbalk is gevaarlijk en niet toegestaan.

Communicatie van nieuwe werkwijzen

Alle betrokkenen zullen op de hoogte moeten worden gebracht van de voorgestelde werkwijze. De drie partijen dragen hier zorg voor.

Ook zullen operationeel leidinggevenden op de hoogte moeten worden gebracht ten aanzien van hun toezichthoudende rol hierin (o.a. werkplekinspecties).

Tot slot

Het gebruik van een ladder is in feite onwenselijk omdat er vaak te veel krachtsinspanning bij het aanpikken nodig is. Bij schade aan het bordes zou een ladder wel als tijdelijk alternatief kunnen dienen. Om stagnatie op de bouw te voorkomen behoren op de bouwplaats twee ladders aanwezig te zijn. Het werken op hoogte moet worden uitgewerkt in het plan van aanpak voor de RI&E (als onderdeel van het V&G-plan).

Vanaf april 2020 wordt deze intentieverklaring ten uitvoering gebracht. Partijen realiseren zich dat de toepassing een kostprijsverhogend effect heeft als gevolg van aanvullende investeringen en gewichtstoename van het voertuig.

Meer informatie bij constructief-prefab@betonhuis.nl of secretariaat@nvaf.nl.