

# Column

## Belangrijke wijzigingen op NEN3140!



**Pouw Jongbloed**  
ROVC technische opleidingen  
Lid NEC623 en werkgroep NEN340

**De werkgroep 3140 van NEC 623 heeft de 4<sup>e</sup> druk van de NEN3140 gemaakt met de volgende uitgangspunten: houdt de inhoud hetzelfde, maar maak hem beter leesbaar. Tijdens het werken aan de nieuwe versie bleek al snel dat heel wat dingen een aanpassing moesten ondergaan. Aanpassingen die niet iedereen direct opvallen.**

#### Arbowetgeving

Om de norm nog beter te laten aansluiten op de Arbo-wetgeving, zijn twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Het Arbobesluit (3.5) verbiedt onder spanning werken aan of in de nabijheid van spanningvoerende delen. Dit heeft geleid tot een nieuwe aanpak waarbij de gevarezone is opgerekt en de nabijheidszone is verdwenen. De afstand voor werkzaamheden is 50 centimeter. Voor meten en bedienen respectievelijk 5 en 10 centimeter. Door het vervallen van de nabijheidszone (niet in de 3840) zijn hiervoor ook geen werkprocedures meer. Een andere wijziging richting Arbowetgeving is de heldere toelichting in de nieuwe bijlage F over de rolverdeling van de installatie- en van de werkverantwoordelijke. Ze staan niet boven elkaar (zoals regelmatig wordt gedacht) maar hebben ieder hun eigen verantwoordelijkheidsgebied. Plat gezegd valt art 3.4 (veilig gebruik) onder de IV'er en 3.5 (veilig werken) onder de WV'er. En zelfs daarin kan en mag worden geschoven, zolang er maar geen overlap is en altijd duidelijk is wie wanneer en waarvoor verantwoordelijk is.

#### WEB-niveaus

Een niet zo in het oog springende wijziging betreft het WEB-niveau. Ervaring heeft geleerd dat dit niet automatisch tot voldoende kennis leidt voor een aanwijzing. In plaats van 'wordt voldaan' vermeldt de nieuwe norm dat door een WEB-niveau 'kan worden voldaan' aan vereiste kennis. Een diploma kan voldoende zijn, maar een werkgever moet nu zelf vaststellen dat iemand voldoende bagage heeft voor een aanwijzing.

#### Website

Inspectie, nieuwe bijlagen, PBM's, lees nog meer wijzigingen op [www.stipel.nl/column](http://www.stipel.nl/column)

Dit wil ik nooit meer meemaken  
Thuis bij Next Generation Aircraft  
Eén schakelfout en je zit in het donker  
Verklein de kloof tussen opleiding en praktijk  
Belangrijke wijzigingen op NEN3140



# Stipelnewz

Herfst 2011

Nieuwsbrief

Stichting Persoonscertificatie Energietechnik

Jan Bijker en zijn visie op Stipel

## “Dit wil ik nooit meer meemaken”

*Al veertig jaar zit Jan Bijker in het aannemersvak. Op dit moment is hij voorzitter van Bouwend Nederland, vakgroep Ondergrondse Netwerken en Grondwaterbeheer. Bouwend Nederland behartigt de belangen van haar leden in de branche en zorgt bijvoorbeeld voor de juiste opleidingen en werkt mee aan het opstellen van de BEI-BS en de VIAG.*



## “Hoe vertel je een familie dat iemand niet meer terugkomt”

#### SLECHT NIEUWS

Vanaf het moment dat hij samen met de politie een gezin het nieuws moest brengen dat de echtgenoot niet meer thuis kwam dacht Jan 'dit nooit meer'. "Je gunt het niemand om deze taak te moeten volbrengen. Toch heeft het mij gevormd tot wie ik nu ben. Het veiligheidsbesef stroomt door mijn bloed."

#### VEILIGHEID IN DE KETEN

Al sinds de jaren negentig maakt Jan zich hard voor een betere samenwerking in de keten om de veiligheid naar een hoger plan te trekken. "Als er bij het ontwerp niet naar veiligheid gekeken wordt, of je hebt niet de juiste spullen aangeleverd gekregen dan is het vragen om moeilijkheden. Veiligheid moet door de hele keten heen gewaarborgd worden."

#### VISIEDOCUMENT

De samenwerking tussen de verschillende partijen in de keten is tot dusver niet echt van de grond gekomen. "Veel bedrijven stellen veilig werken als hoogste prioriteit. Maar als de samenwerking niet tot stand komt, dan kom je op een bepaald punt niet verder. "Daarom hebben wij het visiedocument veiligheid geschreven. En tot mijn verbazing werd hierop vanuit de branche heel positief gereageerd. Ik ben met een aantal mensen direct in gesprek gegaan. En we hebben met diverse partijen om tafel gezeten om te eens te kijken wat we samen kunnen doen om de veiligheid te vergroten."

Die acht betrokken partijen zijn Gasunie, Ziggo, Schiphol, Stedin, Alliander, Railalert, Stichting Arbouw en uiteraard Bouwend Nederland zelf. Grote organisaties die allemaal dezelfde behoefte hebben, meer integreren in de keten. "Het is goed om te merken dat we allemaal hetzelfde doel nastreven, een cultuur waarin veilig werken voorop staat. We hebben eerst gekeken waar we op dit moment staan en de vervolgstap is om te kijken hoe we de problemen aan kunnen pakken. Wordt vervolgd dus!"

## Stipel SIX PACK



Schade door ongeval voorkomen

S

T

Toeval uitsluiten

Inzet medewerkers flexibeler

I

P

Professionele Arbo-invulling

Eenduidigheid bij veilig werken

E

L

Lager ziekte- en ongevals cijfer



Volg ons op twitter: [twitter.com/Stipel](https://twitter.com/Stipel)

**COLOFON**  
Hoofdredactie Renée Weij  
Redactie Claske Helders-van der Veer, CHC, Ruud Bijvoets  
Ontwerp Loep ontwerp, Arnhem  
Fotografie Foto's: Babet Hogervorst, overig beeldmateriaal is eigendom van de bedrijven die meewerkten aan deze editie.



Heeft u vragen of opmerkingen? Mail dan naar [info@stipel.nl](mailto:info@stipel.nl)

Thuis bij

# Next Generation Aircraft



## “De piloot staat centraal”

**Vlak naast één van de landingsbanen op Schiphol-Oost is het kantoor van Next Generation Aircraft, de handelsnaam van Rekkof, gevestigd. Hier wordt hard gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw vliegtuig. Nieuw is niet helemaal juist. Het is een vernieuwde, hypermoderne versie, van de Fokker 100. Uiteraard neemt veiligheid in het ontwerp en in de vliegtuigindustrie in het algemeen een grote rol in.**

### TERUGBLIK

Rudi den Hertog, Chief Engineer en Hans Quist, Director Supply Chain, vertellen het verhaal. Hans: “Toen Fokker in 1996 failliet ging is een herstart niet gelukt. Toch waren wij met een aantal mensen overtuigd van het feit dat we met de toestellen een goed product in handen hadden. Na een aantal jaar en onder leiding van een vasthoudende ondernemer en visionair, proberen we die doorstart nu wel tot een succes te maken.”

### LICHTER, SCHONER EN ZUINIGER

Het vliegtuig dat nu nog alleen op tekening bestaat is geen compleet nieuw toestel. “We gebruiken het bestaande Fokker-toestel en bouwen dat om naar een nieuw type. Het voordeel is dat we al het goede kunnen behouden, maar vernieuwen met technieken die helemaal van deze tijd zijn. Door het gebruik van slimme materialen zijn efficiëntere motoren ontwikkeld, terwijl het toestel maar een paar kilo extra weegt. Hierdoor verbruik je per vlucht minder brandstof, stoot je minder CO<sub>2</sub> uit en daarmee maak je een vlucht dus meteen

goedkoper en schoner”, aldus Hans Quist. Ook voor maatschappijen die tijdens daluren minder bezetting hebben met grotere vliegtuigen is dit type toestel, dat maximaal 110 personen kan vervoeren, een goed alternatief.

### CERTIFICERING

In de verschillende ruimtes op de etage van het bedrijf hangen diverse technische tekeningen. Van het interieur tot aan de cockpit en alles wat er tussen zit. Wist je dat een vliegtuig ook gecertificeerd moet worden voordat het de lucht in kan? In de Europese vliegtuigindustrie heb je te maken met de European Aviation Safety Administration (EASA). In ons geval duurt het 5 jaar vanaf het moment dat je de eerste schetsen op papier zet tot aan het ontvangen van je certificaat. Veiligheid in deze tak van sport krijg je absoluut niet cadeau.

### DOORDACHT

“Wij bouwen door op een cockpit waarin de piloot centraal staat”, gaat Rudi door. “Wij willen als het om veiligheid gaat niets aan het toeval overlaten. We proberen aan alles te denken. In deze tijd heb je te maken met een overvol luchtruim en vaak slechte weersomstandigheden. Een ongeval ontstaat bijna altijd door een situatie die niet vooraf is ingeschat. En wij willen dat de piloot in elke situatie de juiste instructies krijgt om het toestel veilig aan de grond te zetten.”

Het is duidelijk dat dit vliegtuig alles in zich heeft om een succes te worden, met de kennis en ervaring vanuit het vroegere Fokker gecombineerd met alle technische snufjes van deze tijd.

# Achtergrond

## Eén schakelfout en je zit in het donker

**Op een industrieterrein in Gorinchem staat een grote loods, een vestiging van Van der Heide Opleidingen. Binnen zijn vijf mannen van Crown Van Gelder druk bezig met de laatste lesdag hoogspanning voor het examen dat over twee dagen plaatsvindt.**

### PRAKTIJK

Deze dag staat volledig in het teken van praktijk. De heren zijn verdeeld in twee groepen, een groep kijkt en de ander schakelt en geeft instructies. Serieuze instructies worden afgewisseld met grappen. Trainer Ton Baltus kijkt toe en grijpt in als het nodig is. Twee cursisten zijn aan het werk met de installatie Amsterdamseweg NZ. “Ik heb bordjes nodig, ‘niet schakelen’ en ‘geaard””, zegt een van de cursisten. Er wordt druk gediscussieerd en de bordjes worden aangegeven. De cursist die schakelt is uitgerust met de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen en een mat.

### COMMUNICATIE

“Je staat niet goed op je mat”, roept een collega. Het is duidelijk dat de heren elkaar corrigeren en aanwijzingen geven. Ton grijpt in: “Zeg wat je doet, en vink dat vervolgens af op je schakelbrief. Ik hoor ‘Spanningsloosheid’ maar ik mis de opmerking dat dit is aangetoond. Let goed op dat je tijdens je examen goed met elkaar communiceert.”

### EXAMENVOORBEREIDING

Tijdens de koffie is de sfeer goed en wordt er veel gelachen. Daarna nemen de mannen plaats in het theorielokaal waar een schakelbrief met tekening voorbereid wordt. Ton geeft de cursisten alle ruimte om met elkaar te overleggen en vertelt ondertussen hoe het examen in zijn werk gaat. Een goede voorbereiding is alles. “Voordat je aan de slag gaat kijk je nog even op het scherm en vergelijk je de info met je schakelbrief. Loop alle stappen in je hoofd vast door”.

Na de lunch is het tijd voor het laatste deel van de training. In een kamer naast de oefeninstallaties staat een computer met daarop de tekening van de installatieconfiguratie. De examinerator kan hier tijdens het examen een installatiefout genereren. Wordt de opdracht niet goed uitgevoerd, dan treedt er kortsluiting op en wordt het donker in de instructiehal. Het is duidelijk dat hier alle facetten op het gebied van hoogspanning getraind en geëxamineerd worden. Deze mannen zijn goed voorbereid op hun examen.



# New7

## “Verklein de kloof tussen opleiding en praktijk”

### SAMENWERKING MET EEN ROC

**Quercus Technical Services B.V. begon in 1990 als inspectie-instelling en breidde zijn activiteiten uit met advies en opleidingen in de energietechniek. Van LBO tot en met HBO. Door de veranderende markt en het tekort aan goed technisch personeel waar we in de branche allemaal mee te maken krijgen ontwikkelde Paul Koop, directeur Quercus, een visie op de toekomst van energietechniek.**



### KLOOF

Paul Koop: “Wat ik merk is dat wanneer jonge talenten de school verlaten, ze nog niet direct als volwaardige krachten inzetbaar zijn in het bedrijfsleven. Ze missen kennis en ervaring en benodigde certificaten. Waar het om gaat is dat de kloof tussen de school en het bedrijfsleven enorm is. En met de visie die ik ontwikkeld heb, wil ik hier verandering in brengen.”

### CERTIFICATEN

“In de ideale situatie zou het zo moeten zijn dat jongeren al tijdens hun opleiding certificaten, zoals het Stipel-certificaat, halen. Hiermee zijn ze direct een meerwaarde voor het bedrijfsleven en weten ze zelf ook veel beter wat ze kunnen.” Paul heeft in eerste instantie contact gezocht met het ROC in Amsterdam om eens te kijken of zijn ideeën aansloten bij een school.

### OPLEIDINGSINSTITUUT MET TOEKOMST

De reacties vanuit de directie waren bijzonder positief. Omdat dit naar meer smaakte is hij ook met andere scholen in gesprek gegaan. Wat Paul voor zich ziet is een opleidingsinstituut van de toekomst. “Ik noem het nu ook wel het Technical Center of Excellence. Wij willen een opleiding Energiemanagement ontwikkelen waarin we ook kijken naar alle nieuwe vormen van energie die in de toekomst een rol gaan spelen. Een plek waar ruimte is voor het nieuwe denken. Maar wat belangrijk is, is dat de kloof tussen opleiding en werk-omgeving verdwijnt”, aldus Koop.

In eerste instantie denkt Paul Koop aan een opleidingscentrum tussen Amsterdam en Den Helder. Hij heeft zelfs al gesprekken met de gemeente gevoerd. “We hebben in het voorjaar een intentieverklaring met het ROC van Amsterdam getekend. Dat houdt in dat we nu alle mogelijkheden onderzoeken en we kijken of er in Nederland voldoende draagvlak is voor de plannen.” In het najaar wordt duidelijk of de plannen van Paul ook daadwerkelijk vorm gaan krijgen.