
Een gezamenlijk commitment om ongevallen met diepwandkorven te vermijden



Om tunnels en bruggen te bouwen past het samenwerkingsverband ROCO op grote schaal diepwanden toe. Een van de grootste risico's is het vallen van voorwerpen tijdens het transport en het plaatsen van deze metalen constructies. Prevent sprak met projectleider Renée Hoebeke en preventieadviseur Jonas Bruneel van Soetaert over het TM ROCO-commitment voor veilige diepwandkorven.

Onderwerpen: [Machines en arbeidsmiddelen](#)

©: gepubliceerd door de redactie op 27.04.26, prevent.be

Last change: 27.04.26

Diepwandkorven?

Diepwanden zijn constructies van gewapend beton die rechtstreeks in de bodem worden gevormd. Met deze techniek kunnen zeer diepe ontgravingen worden uitgevoerd, soms tot meer dan 40 meter onder het maaiveld.

Voor de aanleg van een diepwand wordt met een grijper een sleuf van enkele meters uitgegraven. Tijdens dit proces wordt een steunvloeistof, meestal bentoniet, toegevoegd om de sleufwanden te stabiliseren en instorting te voorkomen. Daarna wordt een diepwandkorf (de wapening) in de sleuf geplaatst, waarna het beton wordt gestort.

TM ROCO en Soetaert

TM ROCO is een van de tijdelijke samenwerkingsverbanden van Belgische bouwgroepen die werden opgericht voor de uitbreiding en de aanpassing van de Antwerpse Ring. Het acroniem ROCO (Respect, Oplossingsgericht, Connectie, Onderscheidend) benadrukt de waarden van deze samenwerking. Soetaert werkt in opdracht van TM ROCO (via TM RODIEP).

Risico op vallende voorwerpen verkleinen

Om het risico op vallende voorwerpen uit diepwandkorven, die ROCO op grote schaal gebruikt om tunnels en bruggen te bouwen, tot het absolute minimum te herleiden, organiseerde ROCO een reeks uitgebreide veiligheidssessies rond dit thema. Samen met hun leveranciers, hun diepwandpartners en onderaannemers analyseerden ze alle vastgestelde risico's, oorzaken en verbeterpunten grondig. Dat leidde tot een reeks aangescherpte veiligheidsmaatregelen, geborgd in een gezamenlijk commitment: "Wij accepteren geen vallende voorwerpen uit de diepwandkorven bij ROCO." Met de ondertekening van het document bevestigen alle leveranciers, (onder)aannemers en

Wat was de directe aanleiding voor het opstellen van het commitment rond diepwandkorven?

"De noodzaak werd pijnlijk duidelijk toen we vaststelden dat er bijna wekelijks materiaal of ijzer uit de korven viel tijdens het hijsen. Sinds de zomer van 2025 zijn we deze incidenten gaan tellen. We zagen een patroon van vallende ijzeren buizen, gereedschap en betonrolletjes. Omdat er bij het begeleiden van het hijsen altijd mensen in de *line of fire* staan, brengt dat onacceptabele risico's met zich mee.

Er zijn verschillende *near misses* geweest. In een specifiek geval viel er een rolmeter op iemands helm: zonder die helm was de afloop veel ernstiger geweest. We vonden ook regelmatig losliggend materiaal op de korven tijdens inspecties vlak voor het hijsen, zoals hamers of losse ijzeren buizen."

Het belang van incidentmeldingen

Albert-Jan van der Hulst, hoofd veiligheid van ROCO, wijst op het belang van meldingen. ROCO gebruikt daarvoor een app. Uit de analyse van de meldingen bleek vrij snel dat er regelmatig dingen uit de korven vielen. Het feit dat die informatie via de app doorstroomt naar de juiste mensen binnen ROCO was cruciaal om de problematiek met de diepwandkorven op de kaart te zetten.

Ook na het tekenen van het commitment blijven meldingen belangrijk. Zo was er een onlangs een incidentmelding die geleid heeft tot mitigerende maatregelen en tot het aanscherpen van de procedure. Deze maatregelen werden onmiddellijk gecommuniceerd naar de leveranciers en aannemers van ROCO.

Jullie hebben als eindgebruiker niet de volledige controle over de productie van de korven. Hoe kwam het commitment dan tot stand?

"Wij hebben als eindgebruiker inderdaad de minste controle, maar we dragen wel het grootste risico. De aanzet kwam van de veiligheids- en kwaliteitsmensen die het probleem structureel wilden aanpakken. We hebben toen alle partijen – de leveranciers, de onderaannemers, enz. – samengebracht in een werkgroep. Dat leidde tot het commitment, dat op 3 maart officieel werd ondertekend."

Wat zijn de opvallendste maatregelen in het akkoord?

"Een heel praktische verandering is de invoering van uniforme kleurcodes. Vroeger gebruikte elke leverancier zijn eigen systeem, wat tot verwarring leidde: gaf de kleur aan dat de korf goedgekeurd was of duidde die de hijsrichting aan?

Nu staat geel voor de plaatsing, groen voor de goedkeuring na lasaanpassingen, wit voor de eerste fabriekskeuring en roze voor de tweedelijnskeuring door ROCO. Er gaat nu zelfs iemand van ROCO fysiek naar de fabriek om die controles uit te voeren.

Daarnaast is er afgesproken dat kwaliteitscontroles door twee verschillende personen op verschillende tijdstippen worden uitgevoerd om bedrijfsblindheid te voorkomen.

Ook op het gebied van ontwerp zijn er stappen gezet: er wordt nu meer marge ingebouwd, zoals ovale gaten voor horizontale speling, zodat we op de werf minder hoeven te lassen of te slijpen aan een hangende last om alles passend te krijgen. Sommige leveranciers maken de korfdelen nu zelfs in de fabriek al passend in elkaar voordat ze op transport gaan."

Wat is jullie specifieke rol hierin? In het commitment staat bijvoorbeeld dat er een gecertificeerde rigger moet zijn.

"Wij gaan daar bewust in verder. Ons intern engagement is om de volledige ploeg op een hoger niveau te krijgen, niet alleen die ene rigger. We willen dat iedereen in het team de kennis heeft om elkaar aan te spreken op veiligheid. Onze mensen worden dit jaar dan ook opgeleid volgens de AV-04 (VCA) normen voor het aanslaan van lasten.

Wij nemen ook onze verantwoordelijkheid voor wat er op de werf gebeurt. We zorgen voor ordelijke werfpistes en een veilige opslag van de korven zodat de betonrollen niet beschadigd raken. Het draait om zorg dragen voor het materiaal dat we aangeleverd krijgen."

Hoe gaan jullie om met de *Life Saving Rules*, zoals het verbod om je onder een hangende last te begeven, in combinatie met dit werk?

"Dat is in onze sector een lastige discussie, omdat je bij het koppelen van diepwandkorven soms technisch gezien niet anders kan dan nabij de last te werken. Daarom werken we met specifieke toolboxes die de algemene regels vertalen naar de praktijk.

De afspraak is nu: bij het kantelen is iedereen weg, en pas als de korf stabiel boven de sleuf hangt voor de koppeling, komen de nodige mensen erbij.

Het belangrijkste resultaat van dit commitment is misschien wel dat we nu *on speaking terms* zijn met alle betrokkenen. Er is meer begrip gegroeid tussen de ontwerpers, de leveranciers en de mensen op de werf."

Wanneer verwachten jullie de vruchten te plukken van deze nieuwe aanpak?

"De eerste korven die volledig volgens dit nieuwe systeem zijn geproduceerd, worden vanaf 1 april geleverd. De eerste grote evaluatie van het commitment staat gepland voor 26 mei. Hoewel we mikken op nul incidenten, is het belangrijkste dat we nu een systeem

hebben om incidenten te registreren, te analyseren en bij te sturen. De verhoogde aandacht voor de korven zorgt er bovendien voor dat mensen in het algemeen alerter worden op veiligheid op de werf."

Meer info

- [De verschillende tijdelijke maatschappijen, oosterweelverbinding.be](#)
- [ROCO](#)