



- 1 Waarschuwinglampje op dashboard om chauffeur te waarschuwen als er geen vrijgave wordt gegeven
- 2 Stekker voor omschakeling van heftruck naar hoogwerker. (Geen vrije bewegingen uit cabine zonde vrijgave mogelijk)
- 3 Veerkabeltrommel voor de verbinding bak/heftruck
- 4 Dubbele ketting (eventueel bijgeplaatst) EN 280
- 5 Extra waarschuwinglichtbaken voor rondom controle dat de heftruck volgens hoogwerker toepassing wordt gebruikt (Stekker in lamp aan)
- 6 Vrijgave knop (moet ingedrukt worden om te kunnen heffen of zakken)
- 7 Zelfinvallen deurslot

- 8 Zelf dichtvallen deur.(naar binnen toe openen)
- 9 Afgeronde bak constructie tegenaanrijdingen van stellingen en voor sterkte.
- 10 Vinger beknelling beveiligingsregel
- 11 1.75m hoge beknellingsbeveiliging met doorkijk mogelijkheid voor chauffeur/bemannings contact.
- 12 Vormvast opsluit veiligheid van de bak indien gemonteerd over de vorken.
- 13 Slangbreuk bewaking en hydr./electr.vrijgaveventiel

### **Incidenteel als hoogwerker te gebruiken heftrucks als beschreven in het Arbobesluit Art. 7.23d, bestemd voor urgente hulpverlening bij calamiteiten .**

Met betrekking tot het ontwerpbesluit tot wijziging van het Arbeidsomstandighedenbesluit van het gebruik van werkplatforms aan hijswerktuigen. Dit besluit maakt het type incidentele gebruik van een heftruck als als incidenteel te gebruiken hoogwerker bij calamiteiten bij correct gebruik onmogelijk.

In het Integraal Afwegingskader (IAK) wordt als aanleiding gegeven het terugdringen van onterecht gebruik van uitzonderingsregel Art.7. 23.d met name bij astbestsanering? Hier is men ons inziens zaken dooreen aan het halen. Onterecht gebruik van een werkplatform bij astbestsanering heeft betrekking op het gebruiken van platforms op een bijv. een verreiker in een uitvoering die niet voldoet aan de punten in de EN 280. Met name volledige bediening van de machine vanuit de werkbak en het volledig omsluiten van de bakbemanning met een volledig hekwerk.

De in artikel 7.23d beschreven uitvoering, heeft origineel betrekking op beperkte uitvoering van een op een heftruck gemonteerde werkbak. Dit hefwerktuig zonder variabel vluchtbereik is bestemd voor gebruik bij calamiteiten. Het is daarom belangrijk de achtergrond van de incidenteel te gebruiken heftruck hoogwerker nog eens op te halen.

In de jaren negentig werd, vanwege een zeer groot aantal ernstige ongevallen met het onveilig op hoogte brengen van personen, door het toenmale Directoraat Generaal v.d. Arbeid een kleine werkgroep samen gesteld bestaande uit : De heren van Arkel en Roskam ( Arbeid Inspectie en Haven Arbeid Inspectie), dhr. Zijlstra (toenmalig aangewezen verplichte keuringsinstantie Keboma) en dhr. Nijhuis (de schrijver dezes) (namens het bedrijfsleven). Aan hen werd verzocht een oplossing te zoeken, om een veilige en betaalbare noodvoorziening te bedenken. Deze oplossing diende qua investering zo danig te zijn, dat ondanks het zeer beperkte gebruik, de bereidheid tot aanschaf forceren kon worden bij een doorsnee bedrijf, waar wel een heftruck aanwezig was maar voor normale activiteiten geen hoogwerker, om toch een redelijk veilige oplossing te creëren.

Deze ongevallen ontstonden namelijk hoofdzakelijk, doordat, in geval van een calamiteit (een kapotte belangrijke lamp, gevaarlijk op hoogte verschoven magazijnvoorraad, een open geklapt daklicht, losgeschoten borging etc) personeel los op de vorken van een heftruck ging staan of op andere manieren uiterst gevaarlijke manier capriolen ging uit halen. Een calamiteit diende direct verholpen te worden en het onmiddellijk inhuren van een hoogwerker was in de praktijk onmogelijk. Het idee was een werkbak voor te schrijven die zo veel mogelijk voldeed aan de eisen van de norm (nu EN 280). Hij diende vormvast aan de vorken van een in het bedrijf zijnde heftruck bevestigd te kunnen worden. De bakbemanning kon door middel van een simpel vrijgavesysteem, ingrijpen op de bedieningen door de heftruckchauffeur. Besturing vanuit de bak is namelijk uiterst ingrijpend en kostbaar en

maakte tevens na aanpassing de beschikbaarheid van deze heftruck in de bedrijfsproductie onmogelijk. Uit deze werkgroep is de incidenteel te gebruiken heftruck hoogwerker ontstaan (CP7).

Om te voorkomen dat de combinatie niet voor andere doeleinden gebruikt werd, werden er beperkende eisen van gebruik opgesteld. Helaas zijn die in onze ogen nooit correct geformuleerd, waardoor alternatief gebruik niet goed afgedekt werd. Er zijn over de jaren verschillende beperkende teksten opgesteld. De laatste is : “*enkele keren per jaar en per keer niet langer durend dan vier uur.. etc.*” Indien men de tekst had opgesteld als : “*Uitsluitend te gebruiken, in geval van een onvoorziene calamiteit, waarbij direct ingrijpen van korte duur om veiligheidsredenen gewenst is en waar meer geeignende arbeidsmiddelen of werkmethoden niet aanwezig of toepasbaar zijn.*”

In deze beperking wordt de werkelijk reden van het ontstaan van deze voorziening volledig afgedekt en was ander gebruik niet toegestaan geweest. In de toelichting wordt verwezen naar gevaren voortvloeiend uit gebruik van deze voorziening t.o.v. volledig volgens bijvoorbeeld de EN 280 uitgevoerde hoogwerkers.

Deze overigens gekeurde werkbak zelf is gebouwd volgens de norm EN 280 en het origineel heeft zelfs een Europees Type Goedkeuringnummer. Het heeft een aanrijbeveiliging, een zelf dichtvallende deur, volledige omsluiting van de bemanning, ledematenbeklemming beveiliging, etc .(zie foto)

De heftruck heeft een failsafe hef- en daalstop, die bewegingen (actief) door de bakbemanning ( middels een vrijgave knop) toelaat. De combinatie heeft een nooddaalvoorziening in geval van onwel worden van de bakbemanning. Kortom bijna alles van de EN 280 is aanwezig behalve de afstandbesturing in de werkbak. En is alleen bestemd voor binnen gebruik.

Als vrijwillige extra is op elke gekeurde incidentele hoogwerker een lichtpaal toegepast, die op afstand indicatie mogelijk maakt voor de bedrijfsleiding om te controleren of de hoogwerker correct wordt gebruikt en niet misbruik wordt, door bijvoorbeeld de aansluiting te overbruggen.

Deze bovenstaande incidentele heftruck hoogwerker uitvoering heeft geen enkel nut voor de asbestverwerking en is zoals beschreven ook geen verreiker (hefwerktuig met variabele vlucht).

Het probleem bij de asbestverwerking is dat de bakbemanning niet in staat is vanwege de beschermende kleding, de verreiker vanuit de bak te bedienen en in de praktijk niet kan overstappen naar de cabine om de machine te verrijden. Een machinist in de cabine is dus vereist. Om controle uit de bak toch mogelijk te maken stelde men de toepassing van een vrijgaveknop in (“*conform artikel 7.23d incidentele hoogwerkerbakken op heftrucks*”) en noemde de verreiker plotseling incidenteel te gebruikte heftruck. Echter deze asbest toepassing heeft net zo veel met art 7.23d te maken als een naaimachine met een vrachtwagen

Het mogen ontbreken van de volledig omsloten valveiligheid (rondom hekwerk) aan de voorzijde is helemaal alleen een asbestprobleem en hiervan is zelfs nooit sprake geweest bij heftrucks volgens art 7.23d.

Ik wil erop wijzen dat over al de jaren dat deze incidentele hoogwerkers gekeurd geleverd zijn (er meer dan 1000 stuks in gebruik in Nederlandse magazijnen paraat staan) er sindsdien (bijna 30 jaar) bij correct gebruik **geen enkel ongeval** bij incidenteel ingrijpen is voorgevallen. Ook in andere landen in Europa is gebruik van deze uitvoering toegelaten waaronder in België.

**Het terugdraaien hiervan zal ongevallen direct weer in de hand werken en dat is zeker het laatste waar SZW voor verantwoordelijk wil zijn.**

13/10/2018 Ing.J.Nijhuis