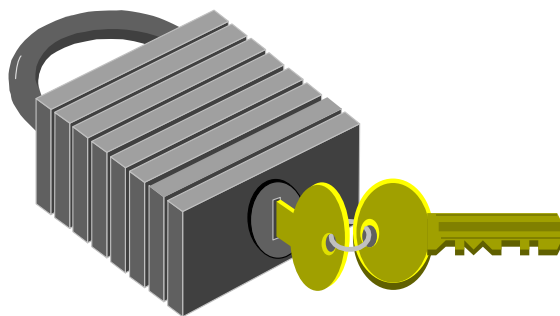
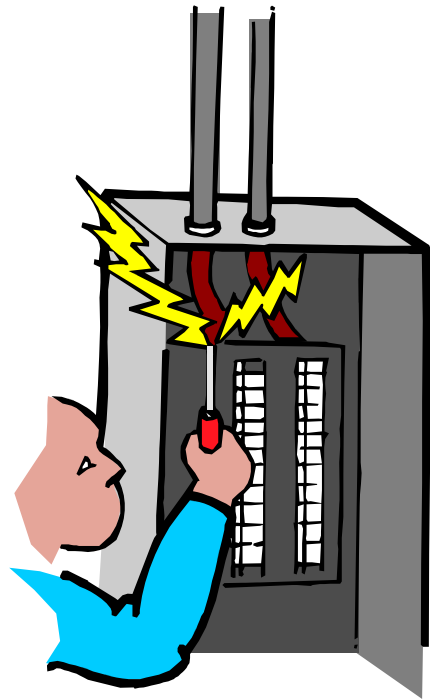
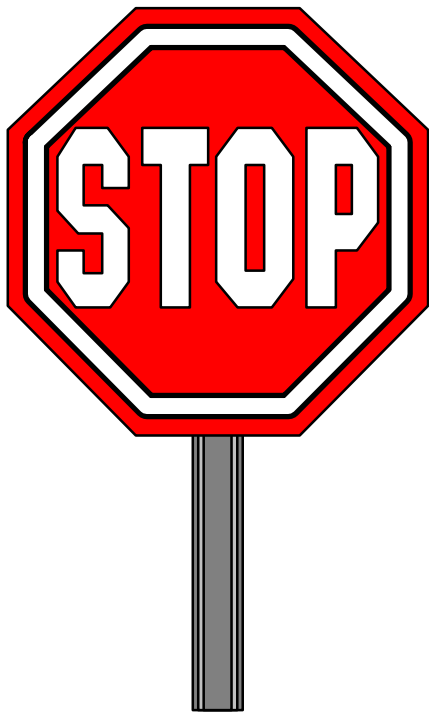


# Toolboxmeeting

## Hoe om te gaan met V.O.K.-punten



### **Inleiding - Hoe zat het ook al weer?**

In maart 2007 hebben we u allemaal een brief gestuurd met als onderwerp: “ARBO-eisen – VOK-lijst (Veiligheid bij Onderhoud en Keuring)”. Ook hebben we een vervelend incident gehad, wat hier direct mee te maken heeft gehad, maar gelukkig goed is afgelopen.

Eerst zullen we de kernbegrippen weer eens herhalen en daarna aan de hand van voorbeelden de belangrijkste V.O.K. punten met risicograad 1 en 2 de revue laten passeren.

### **Wie is er verantwoordelijk?**

Aangezien u in loondienst van Mitsubishi Elevator Europe BV werkt, is in eerste instantie het bedrijf voor al uw werkzaamheden verantwoordelijk. Dus aanspraken van buitenaf (bv. door de klant, de Arbeidsinspectie of een keurende instantie) op uw wijze van werken zijn dus in eerste instantie aan het bedrijf gericht en niet aan u persoonlijk. Daar tegenover staat, dat als u uitspraken doet aan derden (bv. over veiligheid), dan doet u dat namens het bedrijf. Om het werk intern goed te kunnen organiseren, heeft elke functionaris een functieomschrijving waarin zijn (deel-)taken, (deel-)verantwoordelijkheden en (deel-)bevoegdheden in staan.

### **Wie is er aansprakelijk en hoe is dat verzekerd?**

Ook hier geldt dat Mitsubishi Elevator Europe BV in eerste instantie aansprakelijk is voor eventuele schade en/of ongelukken die tijdens de uitoefening van uw functie gebeuren: zowel datgene wat u kunt overkomen, als wat door uw toedoen aan anderen wordt toegebracht. Het bedrijf heeft daarom een aansprakelijkheidsverzekering en u zelf bent (verplicht) tegen ziektekosten verzekerd (deze verzekering gaat overigens verder dan alleen ziektes die ten gevolge van de uitoefening van uw beroep kunnen voorkomen).

### **Wat zijn de verplichtingen van werkgever en werknemer?**

Volgens de Nederlandse Arbeidsomstandighedenwet is de werkgever verplicht te zorgen voor zo goed mogelijke veiligheid, gezondheid en welzijn van de werknemers bij de uitoefening van de arbeid. Dit moet volgens de wet verweven zijn in het beleid van de organisatie. Bij Mitsubishi Elevator Europe BV is dat goed geregeld.

Als we werk doen bij de installatie van de klant is dat dus ook “onze werkplek”. De V.O.K. lijst is een eerste aanzet voor een (landelijke – algemeen bindende) Risico Inventarisatie en Evaluatie voor (alle) liften. Overigens heeft Mitsubishi Elevator Europe BV bovenstaande verplichtingen ook als we een onderaannemer inschakelen: deze onderaannemer heeft het recht om te vragen naar de risico’s op de plek waar hij aan het werk moet gaan.

Daarnaast heeft iedere werknemer van Mitsubishi Elevator Europe BV de verplichting zich te houden aan de regels die het bedrijf over veiligheid heeft opgesteld. Dit is vervat in het Bedrijfsinformatieboekje, WDE-08-038, hoofdstuk 4. Leest u dit nog eens na.

### **Wat zijn de verplichtingen van eigenaar/gebruiker van de lift?**

In het Warenwetbesluit liften staat in artikel 19.3: “Degene die een lift voorhanden heeft, die in gebruik of voor gebruik gereed is, zorgt er voor dat de omgeving van de lift zodanig is ingericht dat onderhoud en keuring veilig kunnen geschieden.” In eerste instantie stond daarnaast in artikel 17.3, dat de lift daar ook op (periodiek) gekeurd moest worden, maar dat is later uit de wet gehaald. Dus het certificaat kan op de VOK-punten niet worden ingehouden, maar elke eigenaar is wel verplicht zich aan de wet te houden. Bovendien staat in onze onderhoudscontracten de verplichting van de eigenaar, dat de installatie in overeenstemming moet worden gehouden met de wettelijke eisen. Daar boven op hebben we van serviceverlening uitgesloten: “werkzaamheden die een gevolg zijn van wijziging en/of

uitbreiding van overheidsvoorschriften”: het is dus niet onze contractuele verlichting om de VOK-punten op onze kosten aan te brengen, noch bij het ontbreken van oplossingen om zelf maatregelen te treffen om de risico’s te vermijden.

### **Heeft u recht op werkonderbreking?**

In de Arbeidsomstandighedenwet is elke werknemer gerechtigd zijn werkzaamheden te onderbreken (= dus niet stoppen en naar huis) indien er voor zijn gezondheid **direct** gevaarlijke situaties optreden en deze onmiddellijk te melden aan zijn leidinggevende.

### **Moet u melding maken van gevaarlijke situaties?**

Naast de Arbeidsomstandighedenwet, waarin de melding van gevaarlijke situaties tussen werknemer en werkgever wordt geregeld zijn er wettelijk geen eisen aan het melden van andere gevaarlijke situaties. Zelfs het Wetboek van Stafrecht (nalaten van hulpverlening bij ogenblikkelijk levensgevaar) is moeilijk toe te passen op veiligheidsrisico’s bij onderhoud aan liftinstallaties: het is te allen tijde de eigenaar die verantwoordelijk is voor de installatie. Toch heeft Mitsubishi Elevator Europe BV gemeend dit ook op te nemen. Bij de voorbeeldsituaties in deze Toolbox wordt hier nader op in gegaan. Daarnaast hebben wij in onze onderhoudscontracten bij “de verplichtingen van de opdrachtgever” de eis opgenomen dat wij onmiddellijk in kennis worden gesteld wanneer zich een gevaarlijke situatie voordoet. Achterwege laten hiervan kunnen wij dus zien als contractbreuk van de opdrachtgever.

### **En hoe zit dat dan met boetes?**

In het kader van deze Toolbox willen we het hier alleen hebben over boetes die in het kader van de Arbeidsomstandighedenwet kunnen worden opgelegd. Overige boetes (snelheidsovertredingen, milieuverontreinigingen, etc.) bespreken we hier niet: elke overtreding heeft nu eenmaal een andere oorzaak en gevolg. Zoals al blijkt uit de definities Verantwoordelijkheid en Aansprakelijkheid, wordt altijd in eerste instantie het bedrijf een boete opgelegd. In het kader van het “lik op stuk” beleid van de Arbeidsinspectie **kan** het mogelijk zijn dat bij een **overduidelijke** overtreding ook de werknemer een boete opgelegd krijgt. Overduidelijk is: geen helm dragen op een bouwplaats, geen slijpbril dragen bij slijpwerkzaamheden, niet aangeliend zijn bij overduidelijk valgevaar. In alle gevallen heeft de Arbeidsinspecteur hiervan een foto gemaakt, zodat het “heterdaad” karakter onweerlegbaar kan worden aangetoond. In de gevallen die Mitsubishi Elevator Europe BV tot nu toe heeft meegemaakt, wordt dan altijd eerst aan de directeur gevraagd of het bedrijf de werknemer hiervoor aansprakelijk stelt. Tot nu toe is een werknemer nog nooit aansprakelijk gesteld. Maar: deze zekerheid uit het verleden is voor u geen garantie voor de toekomst. Wij zijn van mening dat wij als bedrijf ons best doen om de veiligheid van werknemers te garanderen, dus dan mogen wij van u verwachten dat u de regels naleeft. In het “Handboek regelingen MEE” hebben we dit (met instemming van de OR) opgenomen in hoofdstuk 7.6 Sanctiebeleid.

### **Conclusie**

In alle gevallen is het bedrijf verantwoordelijk, zolang u zich houdt aan onze regels. Het ondertekenen van een Toolbox (“gelezen en begrepen”) leidt er nooit toe dat die verantwoordelijkheid opeens bij u komt te liggen.

**Hoe om te gaan met de VOK-lijst?**

Hieronder worden punt voor punt en per discipline de 15 punten uit de VOK-lijst behandeld die met risicograad 1 of 2 (= hoogste risico) zijn aangeduid en die (in theorie) al twee keer op het keuringsrapport zijn verschenen.

**1. Onveilige ladders**

- Ladders dienen te voldoen aan:
- hoogteverschil maximaal 4 m
  - onvervreemdbaarheid
  - bij H>1,5m onder 65-75° te staan
  - tredebreedte>35 cm, -diepte 2,5 cm
  - aanwezigheid van handgreep
  - rondom 1,5 m geen valrisico hoger dan de ladder
  - belastbaar > 150 kgf/trede

Service (onderhoud&keuring)	Reparatie&Renovatie
Indien alternatieve ladder niet ter plaatse te regelen: onderbreken. Door Verkoop met klant te regelen (extra kosten): - herstel (definitieve) oplossing - nieuwe afspraak met eigen voorzieningen maken.	Indien ladder uit reparatiebus niet te gebruiken, of indien niet ter plekke te regelen: onderbreken. Verder als Service.


Voorbeeld 1: een oude “EVLI”-ladder (staal/gelast) met ronde treden, zou in principe niet voldoen. Maar in dit geval, als de ladder verder aan alle andere eisen voldoet, zien wij (MEE) geen reden om hiervoor het werk te onderbreken.

Voorbeeld 2: een prima ALTREX-ladder, maar die direct naast een trappengat (H>4,0m) moet worden opgesteld. Hier helpt geen enkele tijdelijke maatregel meer. Hier moet echt een definitieve oplossing eerst worden aangebracht (afscherming trappengat, of valbeveiligingspunten, die aangehaakt kunnen worden vóórdát de ladder wordt betreden, bv. een zgn. meeloper). Zie toolbox 2009-08.

Algemeen geldt: “u moet zich veilig voelen bij het gebruik van de ladder”.

**2. Valgevaar vanaf daken**

- Toegang via dak moet voldoen aan:
- hellingshoek van het dak minder dan 5°
  - waterafvoerend, stroef oppervlak
  - balustrade met knieregel, 1m hoog
  - wind-/waterkering bij toegang
  - voldoende verlicht over gehele weg

Service (onderhoud&keuring) en Reparatie&Renovatie	
	Overall waar naast het pad een dakrand is, lager dan 1m, of een dak met een hellingshoek van meer dan 5° is, mag u stoppen met werken. Deze situatie is een risicocategorie 1. Is het pad niet goed verlicht, dan alleen overdag werken. Zijn er geen wind-/waterkeringen, dan onderbreekt u de werkzaamheden en wacht tot het droog is en/of minder waait. Is het pad glad, of staat er water, maak dan op uw werkbbon een opmerking. Het ontbreken van aanpassingen betekent dat wij door overmacht niet in staat kunnen worden gesteld om het contractuele onderhoud uit te voeren.

### **3. Knelgevaar bij luiken**

Luiken moeten gebalanceerd (< 150 N) en voorzien zijn van een vergrendeling in geopende stand met een bordje: "SLUIT HET LUIK ACHTER U".

Service (onderhoud&keuring) en Reparatie&Renovatie
--

In (bijna) alle gevallen is dit één van de meest simpele acties, die een servicemonteur zelf zou kunnen aanbrengen: katrol, gewichtje, kabeltje en een sticker. Komt u dus in zo'n situatie, doe dan nog één keer gewoon uw werk, maar geef aan uw chef door dat er direct een klus aangemaakt moet worden, zodat bij het volgende bezoek van Service of Reparatie de monteur de materialen heeft om dit aan te brengen. Maak een aantekening in het Liftboek en zet het op uw werkbbon. Het is natuurlijk eerst de taak van Verkoop om dit bij de klant aan te bieden en in rekening te brengen.
---

### **4. Elektrocutiegevaar**

Elektrische apparaten dienen een minimale afscherming van IP2X te hebben.

Service (onderhoud&keuring) en Reparatie&Renovatie
--



Hier geldt eigenlijk standaard maar één oplossing, zolang er geen afschermingen zijn aangebracht: HOOFDSCHAKELAAR UIT. Dit kan bij storing zoeken of testen een probleem opleveren: alleen Vakbekwame Personen, of hoger, (NEN3140) mogen aan deze installatie onder spanning werken, mits onder gebruik van alle PBM's en voorzorgsmaatregelen. Alleen in combinatie met punt 14: te weinig ruimte op werkplek, levert dit in praktijk een onwerkbaar situatie op. Bij twijfel: stoppen en bellen met uw chef.
---

### **5. Valgevaar bij reiniging glazen schacht**

Dit punt is speciaal in het leven geroepen voor glazenwassers, die vanaf het kooidak de glazen schacht van binnen moeten reinigen. Aangezien wij niet zelf reinigen, zijn dit "begeleidingsklussen". Als er dus niet voldaan wordt aan de voorwaarden van punt 6. **en** de glazenwasser heeft geen veiligheidsharnas, waarmee hij zich op de kooi kan zekeren: werk onderbreken en bellen. Wij als "liftdeskundige" mogen derden niet laten werken in deze situatie.

### **6. Valgevaar bij onderhoud vanaf kooidak**

Bij een afstand tussen kooidakrand en overliggende schachtwand van meer dan 30 cm, dient op de kooi een hek te staan van min. 70 cm hoog. Bij een afstand tussen kooidakrand en overliggende schachtwand van meer dan 80 cm, dient op de kooi een hek te staan van min. 1.1 m hoog. Er zijn inmiddels vele alternatieven op de markt bij te kleine uitloop in de schachtkop.

Service (onderhoud&keuring)	Reparatie&Renovatie
Werk onderbreken, extra terugkomen met veiligheidsharnas (afhandeling = taak Verkoop)	Aangelijnd werken met veiligheidsharnas.

### **7. Te weinig licht**

Eigenlijk kan dit nooit tot een werkonderbreking leiden: elke monteur heeft een looplamp. Maar door een combinatie van factoren (bv. ook spanningloos moeten werken) kan dit toch onmogelijk worden. Dan pas onderbreken en bellen.

### 8. Geen inspectiebesturing op kooidak aanwezig

Let op: we praten hier over LIFTEN ( die dus onder het Warenwetbesluit liften vallen) en niet over MACHINES. Er zijn namelijk een aantal goederenheffers die geen inspectiebesturing hebben, maar waarbij toch op het kooidak gewerkt moet worden. Daarvoor geldt onderstaande instructie. Ook zijn er een aantal liften, waarbij het kooiplafond naar beneden geklapt moet worden. Maar makkelijk gezegd: zorg bij ELKE lift voor een goede inspectiebesturing.

Service (onderhoud&keuring)	Reparatie&Renovatie
Onder strikte voorwaarden kan in samenwerking tussen de inspecteur en de monteur de lift toch gekeurd worden: de inspecteur geeft hiertoe de (MEE-)monteur instructie. Tijdens onderhoud (=alleen aan het werk) mag u <b>NOOIT</b> op de kooi bewegen in de schacht: dus op NORMAAL in de kooi rijden, uitstappen, kooi wegzenden, ontgrendelen, blokkeren (in uiterste geval hoofdschakelaar uit), dan pas op de kooi. Leidt dit tot een onwerkbaar situatie: bellen met uw chef.	Indien u alleen werkt: zie Service. Bent u met z'n tweeën: doe dan <b>NIET</b> als de inspecteur. De aard van uw werkzaamheden is geheel anders dan dat van een inspectie, dus ook met geheel andere gevaren. Voorkom te allen tijde dat iemand zich op de bewegende kooi bevindt.  Ook hier: Problemen? Bellen!

### 9. Afscherming draaiende delen

Ook hier is eigenlijk net als bij punt 4. maar één oplossing mogelijk, zolang er geen afschermingen zijn: **HOOFSCHAKELAAR UIT**. Bij storing zoeken of testen kan dat weer tot problemen leiden in combinatie met punt 14: te weinig ruimte. Pas dan word uw situatie onwerkbaar.



### 10. Geen goede putladder

Een putladder moet voldoen aan: (LI-Mededeling 255)

- Vast tegen zijwand of naast de schopplaat òf
- Niet-vast, maar onvervreemdbaar, vast te zetten in drempel onder een hoek van 70 – 76°, 3 sporten boven drempel.
- Niet verder te moeten reiken dan 70 cm

Bij vaste ladder geldt verder:

- Sportafstand 25 – 30 cm, sportbreedte > 30 cm, sportdiepte > 25 mm, één van de bomen doorlopend tot 180 cm boven vloer, afstand hart sport tot achterliggende wand > 15 cm.
- Klimijzers toegestaan, mits voorzien van voorziening tegen zijdelings afglijden.

Eigenlijk geldt hier alleen dat er van werkonderbreking sprake kan zijn als de putladder geheel ontbreekt, of (zeer) onveilig is. Als er wel een putladder is, maar deze voldoet niet geheel aan alle voorwaarden, dan leidt dat tot een opmerking op uw werkbou. Reparatie& Renovatie zou als alternatief hun ladder uit de bus kunnen gebruiken. Servicemonteurs en installers die alleen werken, kunnen in het gebouw nog vragen of er een andere ladder beschikbaar is (tijdelijk).

### **11. Geen blokkeerschakelaar in de put**

Service (onderhoud&keuring)	Reparatie&Renovatie
Slechte één werkwijze toegestaan: hoofdschakelaar uit. Indien ook punt 15 bij deze installatie niet is opgelost, dan is dit een reden om te stoppen en te gaan bellen, want dan kan u nooit uw eigen veiligheid zeker stellen. Tijdens een keuring gaat de inspecteur de put in terwijl u als “brandwacht” de deur blijft open houden en dus nooit mag weglopen.	Indien werk met twee man wordt uitgevoerd: één houdt als “brandwacht” de schachtdeur open en mag dus nooit weglopen. Anders: zie Service.

### **12. Hoogteverschillen > 50 cm niet goed afgeschermd (machinekamer/schijvenruimte)**

De eis is, dat bij hoogteverschillen van meer dan 50 cm er trappen en hekken moeten zijn aangebracht. Net als bij de balancering van luiken, zijn dit bijna altijd makkelijk op te lossen zaken. Handel daarom hetzelfde als bij punt 3.

### **13. Geen afscherming om luiken / valgevaar**

Idem 12.

### **14. Te weinig ruimte op werkplek, knelgevaar**

Het heeft geen zin om hier alle eisen te gaan opschrijven, want dit probleem is veel lastiger om op te lossen: we kunnen nu eenmaal geen “ruimte” aanbrengeen.

Daarom wordt hierbij de volgende handelswijze afgesproken: alleen als het punt al op het keuringsrapport is gekomen, en het leidt bij uw werkzaamheden (service of reparatie/renovatie) tot gevaarlijke situaties: dan werk onderbreken en eerst overleggen.

Het is de taak van Verkoop om met de klant te gaan onderhandelen over hoe dit keuringspunt kan worden opgelost. Soms zijn helemaal geen technische oplossingen mogelijk en dient er voor deze lift een hele aparte handelswijze te worden afgesproken. Dit kost tijd en dus geld.

### **15. Geen vergrendelbare hoofdschakelaar**

Indien de hoofdschakelaar niet vergrendelbaar is, of niet voorzien is van uitneembare zekeringen, zoals bijvoorbeeld de TICINO schakelaars, kunt u alleen nooit garanderen dat u echt spanningsloos kan werken onder ALLE omstandigheden. Alleen als u werkzaamheden in de machinekamer uitvoert en u ALTIJD de hoofdschakelaar kunt zien, is het toegestaan om zonder vergrendeling te werken. Zodra u geen zicht heeft, of u moet de machinekamer verlaten en spanningsloos op de kooi of in de put werken, MOET de hoofdschakelaar vergrendeld zijn. Als alternatief zou kunnen, dat in de laagspanningsverdeelruimte de groep waarop de lift zit wordt uitgeschakeld en vergrendeld. Tijdens normaal onderhoud en bij de keuring hoeft dit dus niet tot het stoppen met werken te leiden, maar bij het zoeken van een storing of het uitvoeren van een klus, kan dit tot een onwerkbaar situatie leiden: dus bellen.

## Overige vragen:

### **Wat is het verschil tussen onderhoud/keuring en “klussen” (reparatie/renovatie)?**

Bij onderhoud en keuring is sprake van “inspecteren, controleren, reinigen, smeren”. Op het moment dat je een gereedschap moet pakken om iets te herstellen of af te stellen, zou je kunnen spreken van een reparatie. Bij reparatie of een storing gelden andere regels en wetten dan bij onderhoud en keuring. Bij een reparatie kan de fabrikant van het onderdeel bepaalde eisen stellen aan de werkwijze. De wet onderkent dat ook door het begrip “deskundige”. Onderhoud en keuring dienen ook gedaan te kunnen worden door “bevoegden en/of geïnstrueerden”. Kortom: andere taken leiden tot andere risico's.

Vandaar dat in sommige gevallen een VOK-punt tijdens een keuring kan worden opgemerkt, terwijl de keuring gewoon doorgaat. Er is in dat geval geen sprake van een gevaarlijke situatie, terwijl één dag later – als er één monteur van Mitsubishi Elevator Europe BV verschijnt – wél sprake is van een gevaarlijke situatie.

Speciaal vermeldenswaardig is dat het bevrijden van passagiers tot “onderhoud” behoort.

### **Wanneer mag u een lift stilzetten?**

Juridisch: eigenlijk niet, want eigendom van eigenaar. Praktisch gesproken: als er direct levensgevaar is. Denk aan: glazen schachtwand met (arm-groot) gat of glazen ruitje in draaideur ontbreekt. Handelswijze: direct stilzetten en zelf contact opnemen met 1. uw chef, 2. de eigenaar. Indien eigenaar/beheerder niet direct in het pand aanwezig: zorg voor coördinatie met de zaak.

### **“De inspecteur breekt de keuring af wegens een VOK-punt”. Wat nu?**

In ieder geval: u belt meteen met uw chef en meldt dit. Ga ook niet in discussie met de inspecteur. Anderzijds: als de inspecteur wel doorgaat en één van de 15 bovenstaande punten is niet in orde: bespreek het in ieder geval met de inspecteur. Per slot van rekening staat voor u beiden “VEILIG WERKEN” voorop.

Voor de chef: intern bij MEE gaat dan de procedure “afgekeurde lift” in werking

### **“Ik onderbreek mijn werk vanwege een onveilige situatie”. Wat nu?**

Voor de chef: wees blij dat hij/zij belt. Daarmee wordt duidelijk dat veiligheid leeft.

Hieronder volgen een aantal zaken die onderzocht moeten worden:

- Heeft de onderbreking van de monteur te maken met de VOK-lijst?

Zo nee, behandel dan dit probleem als een apart en losstaand geval (roep evt. de hulp van de VGM-coördinator in).

Zo ja:

- Zoek eerst uit of het punt al (1 of 2 keer) eerder op een keuringsrapport is vermeld?

- Zo nee, dan kunnen we (nog) **niet** met de klant gaan praten over “contractbreuk” en “ingebrekestelling”.

- Zo ja, dan moeten we eerst bij Verkoop uit gaan zoeken of de klant door ons op de hoogte is gesteld van deze VOK-punten (d.m.v. een offerte) of niet.

- Zo niet, dan kunnen we de klant hooguit verwijten dat hij zijn eigen keuringsrapport niet heeft gelezen, maar hij zal onmiddellijk terug kaatsen, dat wij hem nog niets geoffreerd hebben. In dit geval zullen we dus zelf naar een oplossing moeten zoeken. Maar dan is het daarna aan Verkoop om dit voor deze klant ook meteen de “laatste” keer te doen. Daarna ligt er bij de klant een offerte, met consequenties als hij het niet (laat) oplossen. Welke consequenties: Verkoop is zeer goed in staat dit in een commercieel jasje te gieten.



- Als de klant al **wel** een (of meerdere) brieven heeft liggen, waarin de oplossing van de VOK punten werd behandeld, lijkt het verstandig dat Verkoop direct telefonisch contact pleegt met de klant en hem op de hoogte stelt van de consequenties. Het is verstandig dit formeel en verwijzend naar de Wet en het contract schriftelijk vast te leggen.

Wij hopen hiermee u allen volledig te hebben geïnformeerd. Wilt u vragen hierover (weer) via de formele weg van rayon/afdelingsoverleg via uw chef terugspelen?

Ik heb de volgende vraag voor de toolboxmeeting:

---

---

---

---

---