

Heftrucks resultaten van een inspectieproject 2004 - 2005



De risico's kunnen groot zijn

Een werknemer rijdt tegen een betonnen rand aan waardoor de heftruck kantelt. De werknemer komt met zijn voet onder de heftruck terecht en blijft klem zitten. Hij ligt daar ongeveer een uur voordat hij iemand kan alarmeren. In dat uur gaat het accu zuur lekken en veroorzaakt ernstige brandwonden op zijn been.





Voorwoord

Er gebeuren veel ongevallen met heftrucks. Vaak is dan sprake van ernstig letsel of overlijden. Dit blijkt onder meer uit de vele ongevalmeldingen die bij de Arbeidsinspectie binnenkomen, ca. 200 ongevallen per jaar waarvan in de afgelopen 7 jaar 36 met dodelijke afloop. Deze ongevallen worden onder andere veroorzaakt door het slechte onderhoud aan de heftruck of het ontbreken van veiligheidsgordels. Ook kan het rijgedrag van heftruckchauffeurs (en het gebrek aan toezicht daarop) een rol spelen.

Behalve de kans op ongevallen is er ook sprake van gezondheidsrisico's als gevolg van dieselmotorenemissie van dieselmotorenemissies (DME) bevatten

kankerverwekkende stoffen.

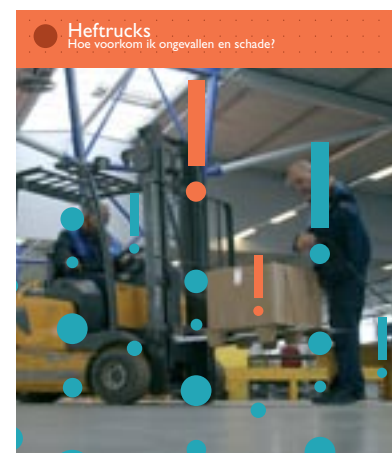
Om deze risico's terug te dringen is de Arbeidsinspectie een campagne gestart. In het najaar van 2004 hebben werkgevers een brochure "Heftrucks. Hoe voorkom ik ongevallen en schade" ontvangen. Daarna is een grootscheepse inspectie gehouden bij ruim 1100 bedrijven die heftrucks in gebruik hebben. De inspecties hadden betrekking op ca. 50.000 werknemers en 3000 heftrucks. De Arbeidsinspectie heeft ruim 1200 overtredingen vastgesteld. Iets minder dan de helft van de bedrijven is geheel in orde. Bij 30% van de bedrijven is méér dan 1 overtreding geconstateerd. Welke de belangrijkste overtredingen zijn, kunt u lezen in dit inspectieverslag.

De Arbeidsinspectie heeft met dit project tot doel gehad het terugdringen van het aantal arbeidsongevallen met heftrucks. Dit doel is echter niet op korte termijn te realiseren. Zij heeft er daarom voor gekozen via een bijzondere manier verslag te doen van de inspecties. Met deze brochure hoopt de Arbeidsinspectie een impuls te geven aan bedrijven en branches om zelf meer aandacht te schenken aan het veilig werken met heftrucks. De resultaten van dit project geven de Arbeidsinspectie aanleiding om in 2006 opnieuw aandacht te schenken aan het veilig werken met heftrucks.

Jaap Uijlenbroek
Algemeen Directeur Arbeidsinspectie

Brochure

De helft van de geïnspecteerde bedrijven (ca. 500) heeft vóór de inspecties de brochure "Heftrucks. Hoe voorkom ik ongevallen en schade" ontvangen. De helft van deze werkgevers oordeelt zo positief over de brochure dat het aanleiding is om met de brochure zelf aan de slag te gaan. Van de werkgevers die een controlerondje door het bedrijf hebben gemaakt, heeft een behoorlijk aantal (90) één of meerdere tekortkomingen ontdekt en aangepakt. Zo is bijvoorbeeld 10% van de werkgevers zelf tot de conclusie gekomen dat hun arbeidsmiddel(en) niet was (waren) gekeurd of onderhouden.



Leeswijzer

Ieder hoofdstuk begint met een korte samenvatting van de wettelijke eisen.

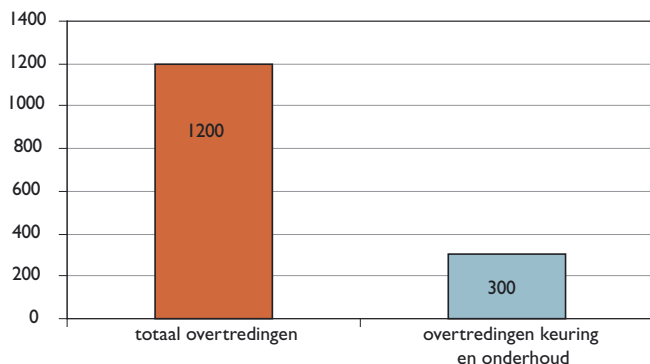
Daarna volgen de resultaten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de beschrijving van ongevallen die (vrijwel allemaal) tijdens de inspectieperiode gebeurd. De foto's zijn van aangetroffen situaties tijdens inspectie bezoeken. De brochure wordt afgesloten met conclusies.

Keuring en onderhoud

Arbeidsmiddelen (zoals heftrucks) moeten regelmatig worden gekeurd en zo nodig beproefd.

Voor de keuringstermijn kan als ondergrens eenmaal per jaar worden aangehouden.

Het onderhoud moet in een (bij het arbeidsmiddel behorend) onderhoudsboek worden bijgehouden.



Onveilig arbeidsmiddel/slecht onderhoud	75
Geen keuringsrapport	75
Niet gekeurd	150



Voorbeeld van slecht onderhoud!
Zitting van nog in gebruik zijnde heftruck.

Een kwart van de geconstateerde overtredingen had betrekking op keuring en onderhoud: het arbeids-



middel bleek niet gekeurd, de keurings/onderhoudsrapporten ontbraken of het arbeidsmiddel bleek slecht onderhouden (zie bovenstaande tabel). Vaak blijkt dat slecht onderhoud ertoe leidt dat het arbeidsmiddel niet meer veilig te gebruiken is. De meeste opmerkingen werden gemaakt over de slechte zitting (zie foto). Daarnaast werd veelvuldig geconstateerd dat de vorkvergrendeling niet in orde was, de stroomonderbreker niet werkte (zie ook: Maatregelen ter voorkoming van

onbedoelde inwerkingtreding van heftrucks) en de spiegels ontbraken. Ook de banden bleken niet altijd in goede staat, één maal werd zelfs een opmerking gemaakt over de remmen die niet goed functioneerden.



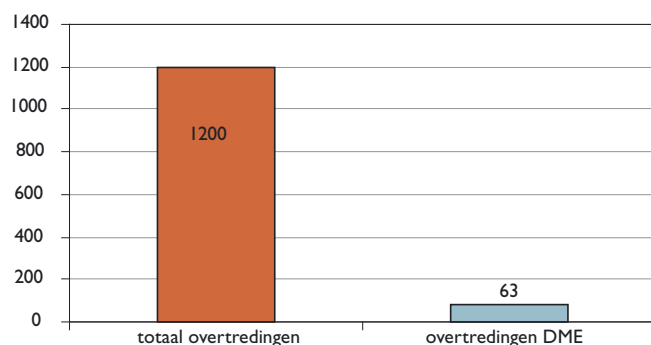
Ongeval

Een werknemer rijdt met een elektrische sta-pallettruck achteruit uit een aanhangwagen. Hij komt met beide benen bekneld tussen de pallettruck en de verstelbare helling. De helling is tijdens het achteruit rijden omhoog geschoten uit zijn vergrendeling. De verstelbare helling vertoonde achterstallig onderhoud. Het slachtoffer wordt opgenomen in het ziekenhuis met gebroken benen, zowel kuit- als scheenbenen.

Dieselheftrucks en hun specifieke gevaren



Dieselmotorenemissies (de uitstoot van dieselmotoren), ofwel *DME*, bevatten kankerverwekkende stoffen waaronder roet en polycyclisch aromatische koolwaterstoffen (*PAK's*). Om die reden staan *DME's* in de lijst van kankerverwekkende stoffen en processen. *DME* zijn als 'genotoxisch kankerverwekkend' geklasseerd. Genotoxisch wil zeggen dat de stof aangrijpt op de DNA structuur. Elke blootstelling, hoe gering ook, kan leiden tot verandering van het DNA en betekent daarmee een risico op tumorvorming. Voor genotoxische stoffen geldt dat de blootstelling zo laag mogelijk moet zijn. Het Arbobesluit dwingt werkgevers tot het nemen van blootstellingverlagende maatregelen, waarbij een zo laag mogelijk blootstellingsniveau moet worden nagestreefd. Dieselheftrucks op enig moment gebruikt in een omsloten ruimte moeten worden geweerd (indien tilvermogen van 4 ton of minder), of worden aangepast.



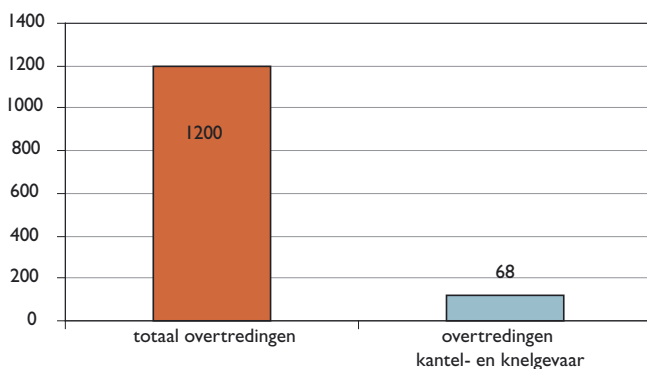
Bij 63 bedrijven zijn 92 heftrucks aangetroffen die niet gebruikt mogen worden in omsloten ruimten

De AI heeft bij 63 bedrijven dieselheftrucks aangetroffen die binnen werden gebruikt. De meeste bedrijven hebben meer dan één (diesel)heftruck in gebruik. Totaal ging het om 92 heftrucks met een tilvermogen van 4 ton of minder, die niet in omsloten ruimten mogen worden gebruikt. Deze heftrucks moeten worden vervangen door bijvoorbeeld elektrische heftrucks. Verder bleken bij 10 werkgevers 12 heftrucks met een tilvermogen van meer dan 4 ton binnen in gebruik. Deze werkgevers moesten passende maatregelen nemen, bijvoorbeeld het plaatsen van een roetfilter.



Maatregelen ter voorkoming van kantel- en knelgevaar

Heftrucks moeten zijn uitgerust met een voorziening, waarmee wordt voorkomen dat bij het kantelen van de truck de chauffeur beknedd raakt tussen de carrosserie van de heftruck en de vloer. Een solide cabine met deuren, die bij het rijden gesloten zijn, voorziet hierin. Op heftrucks met een open constructie moet een veiligheidsgordel en/of veiligheidsbeugel aanwezig zijn, waarmee de bestuurder zich op zijn zitplaats kan vastzetten. Als regel moet de veiligheidsgordel worden gebruikt.



Zes procent van de bedrijven had een heftruck (of meerdere) in gebruik die géén bescherming bood tegen het kantelgevaar (bv. de deuren van de cabine of de gordels ontbreken). Bovendien is geconstateerd dat bij één op de tien bedrijven de veiligheidsgordel niet wordt gebruikt. Hiervoor heeft de werkgever een waarschuwing ontvangen. In een enkel geval heeft de werknemer een waarschuwing gekregen voor het niet gebruiken van de gordel terwijl hij van de draagplicht wel op de hoogte was (gebracht).

In de praktijk zullen veel meer chauffeurs hun gordel niet dragen dan de geconstateerde 10%. Tijdens de inspecties werd echter niet altijd op de heftruck gereden. Dat het niet dragen van de gordel wel degelijk ernstige gevolgen kan hebben, blijkt uit onderstaande beschrijving van een dodelijk ongeval.

Stilleggingen

Door oneffenheden in het terrein (kuilen e.d.) of de aanwezigheid van hoogteverschillen zoals laadperrons

en hellingsbanen, neemt het risico op kantelen toe. Rijden zonder gordel (of andere voorzieningen zoals een gesloten cabine) wordt dan als erg gevaarlijk beschouwd. In enkele gevallen zijn de werkzaamheden met de heftruck stilgelegd. Dat wil zeggen dat er niet meer mee gewerkt mocht worden voordat de voorzieningen waren aangebracht.

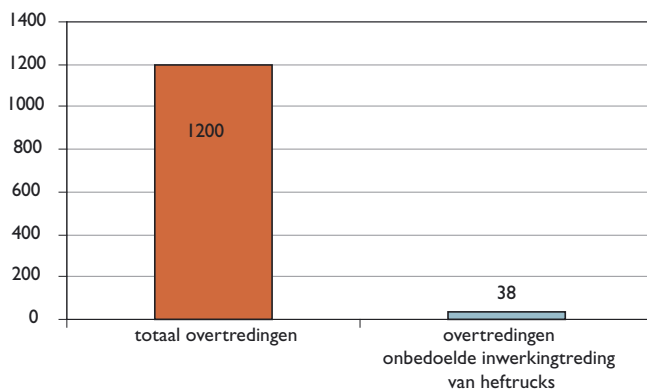
Ongeval

In 2003 rijdt een vorkheftruckchauffeur met een vrij hoge snelheid met zijn rechter voorwiel tegen een balk. Het rechtervoorwiel komt omhoog waardoor de heftruck kantelt. De chauffeur wordt er half uitgeslingerd en komt met zijn hoofd op straat terecht. Zijn hoofd wordt verbrijzeld door de kantelende beschermkap van de heftruck. Het slachtoffer overlijdt ter plaatse.

Maatregelen ter voorkoming van onbedoelde inwerkingtreding van heftrucks



Een elektrische heftruck met een vaste zit- of staanplaats (ook in het geval van een opklapbaar zitplatform) moet zijn voorzien van een stroomonderbreker, die automatisch in werking treedt en de rij- aandrijving blokkeert bij het verlaten van de heftruck. De stroomonderbreker dient om te voorkomen dat de aandrijving van de heftruck onbedoeld ingeschakeld kan worden, bijvoorbeeld door een vallend voorwerp dat een rij- of gaspedaal raakt en om te voorkomen dat de aandrijving (al of niet bewust) ingeschakeld wordt door iemand die naast de heftruck staat.



Bij één op de dertig werkgevers is geconstateerd dat de stroomonderbreker niet meer functioneert. Gezien het aantal overtredingen vinden werkgevers het blijkbaar lastig om zelf te constateren of een stroomonderbreker onder de zitting nog functioneert. Een **eenvoudig proefje** volstaat echter: 'gas' geven terwijl men boven de zitting 'hangt'. De heftruck mag niet in beweging komen. De heftruck mag pas gaan rijden als men gaat zitten.

Ongeval

In december 2004 zijn twee werknemers bezig met het laden van een vrachtwagen. Zij gebruiken daarbij een elektrische vorkheftruck. Nadat de laatste vracht in de vrachtwagen is geplaatst, rijdt de chauffeur de vorkheftruck naar achteren. Daar parkeert hij de vorkheftruck op een hellend vlak en zet de vorkheftruck op de handrem. Hij gaat zijn collega helpen, die bezig is de deuren van de vrachtwagen te sluiten. Op dat moment zet de vorkheftruck zich in beweging en rijdt tegen zijn collega, die bekneld raakt tussen vorkheftruck en vrachtwagen. De collega loopt hierbij diverse gebroken en gekneusde ribben op, waarvoor hij 16 dagen wordt opgenomen in het ziekenhuis.

Voorlichting en instructie

! 'Bedieners'/chauffeurs van heftrucks moeten een specifieke deskundigheid bezitten.

Een speciale opleiding voor heftruckbestuurder door een door de branche erkend opleidingsinstituut, kan over het algemeen als doeltreffende voorlichting en instructie worden beschouwd. Dergelijke instituten geven doorgaans een bewijs of certificaat af, als een heftruckchauffeur met goed gevolg de opleiding heeft afgerond.

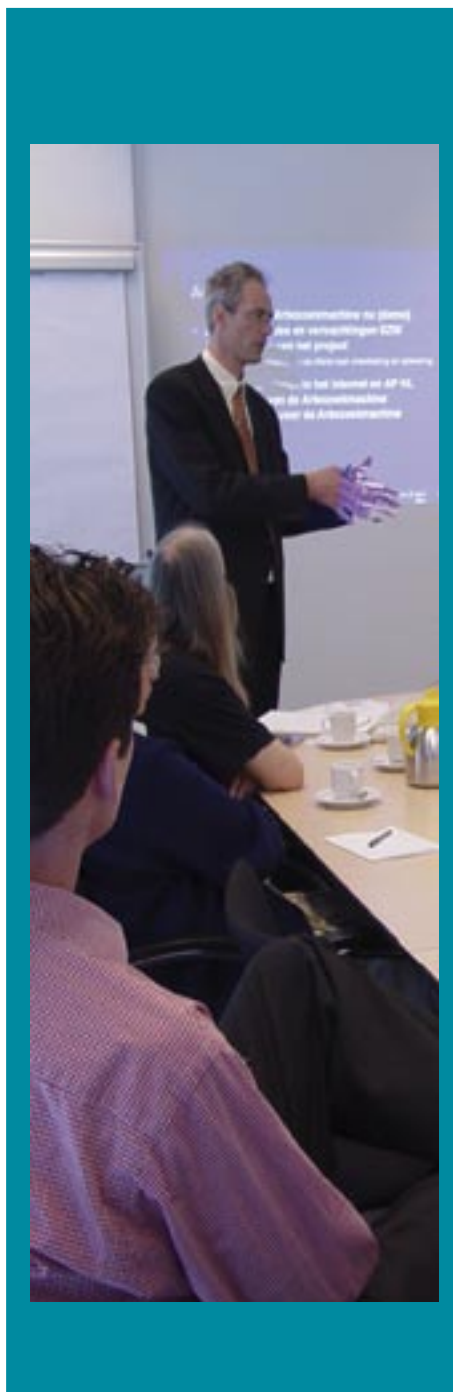
Bekende opleiders op dit terrein zijn:

- EVO in Zoetermeer (organisatie van eigenvervoerders)
- TMS Heftruck opleidingen in Ede
- Transport en Logistiek in Woerden
- Het Examenhuis logistiek & transport in Rijs wijk (een gecertificeerde exameninstelling voor heftruckopleidingen. Zij leiden echter niet zelf op).

De Arbeidsinspectie heeft bij 13 bedrijven geconstateerd dat de deskundigheid niet in orde was. Veelal ontbrak het certificaat waarbij tevens getwijfeld werd aan de kennis en het rijgedrag van de chauffeurs. Deze bedrijven hebben de opdracht gekregen de theoretische en praktische kennis van hun werknemers te verhogen.

Belangrijke elementen in de deskundigheid van de heftruckchauffeur:

- het kennis hebben van de gevaren in verband met de bediening van heftrucks;
- het kennis hebben van de veiligheidsvoorzieningen van een heftruck;
- het kennis hebben van onveilige handelingen respectievelijk verboden handelingen;
- het kunnen uitvoeren van de controlehandelingen, die nodig zijn in verband met het vaststellen van de veilige staat van de heftruck, zoals het controleren van de toestand van de banden, de goede werking van remmen, de blokkering van vorken, etc.;
- het kunnen uitvoeren van de handelingen, die nodig zijn ten behoeve van het in bedrijf houden van de heftruck, zoals het acculaden, brandstof vullen etc.;
- het kunnen bedienen van alle bewegingen respectievelijk functies van de heftruck, waarmee deze is uitgerust;



- het kunnen verrichten van de werkzaamheden waarvoor de heftruck bestemd is dan wel het kunnen verrichten van werkzaamheden die representatief zijn voor de werkzaamheden waarvoor de heftruck bestemd is, met inachtneming van:
 - de eigenschappen van de last die van belang zijn in verband met de veiligheid, zoals het gewicht en de afmetingen van de last, de wijze waarop de last vastgezet is of delen van de last vastgezet zijn;
 - de eigenschappen van de lastdrager die van belang zijn in verband met de veiligheid, zoals materiaal, vorm, draagvermogen en dergelijke van een laadbord of ander hulpmiddel om de last te dragen;
 - de eigenschappen van de heftruck die van belang zijn in verband met de veiligheid, zoals de belastbaarheid van de heftruck aangegeven met het lastdiagram, het stuurkarakter, het uitzwaaien van de achterzijde, de 'dode hoeken', etc.;
 - de inrichting van de werkomgeving, zoals de toestand van de vloer, de doorrijhoogte, de zichtsituatie, etc.;
 - de wijze van opslag van de last, zoals het soort stelling of de wijze van stapelen;
 - de van toepassing zijnde verkeers- en veiligheidsvoorschriften.”

Uitzendkrachten en jeugdigen

In 40% van de bedrijven wordt gewerkt met één of meerdere uitzendkrachten. Niet alle bedrijven laten uitzendkrachten op een heftruck werken, daartegenover staat dat er ook enkele bedrijven zijn die juist uitzendkrachten inhuren (enkele tientallen tot honderdtallen) om op de heftruck te rijden.

Totaal bleken 1000 uitzendkrachten de heftrucks te besturen. Ook voor uitzendkrachten geldt dat zij deskundig moeten zijn. Zowel de werkgever als het uitzendbureau dienen zich hiervan bewust te zijn.

Tijdens de inspecties zijn geen jeugdigen (16/17 jarigen) op heftrucks aangetroffen. Toch blijkt uit de onge-

vallen die bij de Arbeidsinspectie gemeld worden, dat ook jeugdigen een heftruck besturen. In de praktijk wordt het laten besturen van een heftruck door een jeugdige afgeraden, vooral omdat het onmogelijk is het toezicht zodanig te organiseren dat de gevaren voor de jeugdige (of zijn omgeving) daarmee zijn voorkomen.

Ongevallen met heftrucks door 'jeugdigen' (leeftijd 16 en 17 jaar) kunnen ontstaan door gebrek aan werkervaring of door het niet goed kunnen inschatten van gevaren en/of door het (nog) niet geestelijk en/of lichamelijk volgroeid zijn. 'Jeugdigen' mogen een heftruck bedienen, mits aan de drie volgende voorwaarden is voldaan:

- zij moeten (de voorgeschreven) specifieke deskundigheid bezitten,
 - er wordt adequaat deskundig toezicht gehouden,
 - dit toezicht is zodanig georganiseerd dat de specifieke gevaren worden voorkomen.
- Kinderen (onder de 16 jaar) mogen geen heftruck besturen.

Oneigenlijk gebruik van heftrucks

Heftrucks worden in de praktijk regelmatig gebruikt om iemand op te heffen of om iemand te laten meerijsen, waarbij deze persoon dan doorgaans los op de vorken of op een hierop gelegen pallet staat. Een heftruck is daar uitdrukkelijk niet voor bestemd en ingericht. Er is dan sprake van ernstig valgevaar en meestal ook van knelgevaar (door de bewegende delen van de mast). Dit leidt vaak tot ongevallen met ernstig letsel.

De Arbeidsinspectie heeft vier maal geconstateerd dat personen werden opgeheven met (de lepels van) een heftruck. Gelukkig is deze werkwijze weinig aangetroffen. De gevolgen van

een val kunnen ernstig zijn. Toezicht door de werkgever evenals het verschaffen van goede klimmiddelen, blijft van groot belang.

Ongeval 1

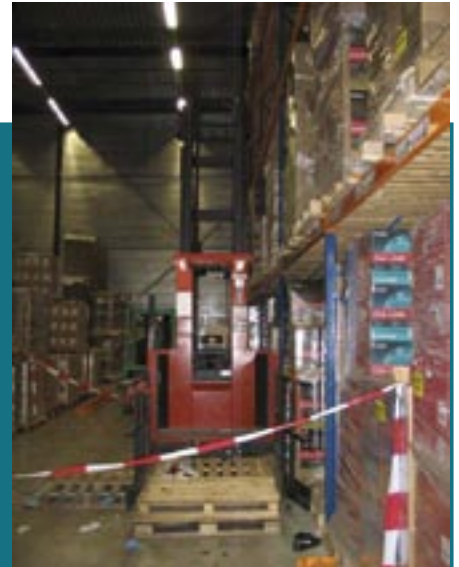
Een orderpikker wordt omgebouwd tot hoogwerker door er pallets in te leggen (zie foto hiernaast). Slachtoffer valt van een hoogte van 5 meter naar beneden terwijl hij reparaties verricht aan een magazijnstelling.

Ongeval 2

Een medewerker neemt plaats op de motorkap van een vorkheftruck, naast de chauffeur. Terwijl de chauffeur een bocht maakt valt of springt het slachtoffer van de heftruck. Hierbij komt hij met zijn enkel onder het achterwiel van de vorkheftruck. Het slachtoffer loopt een gecompliceerde breuk aan zijn enkel op

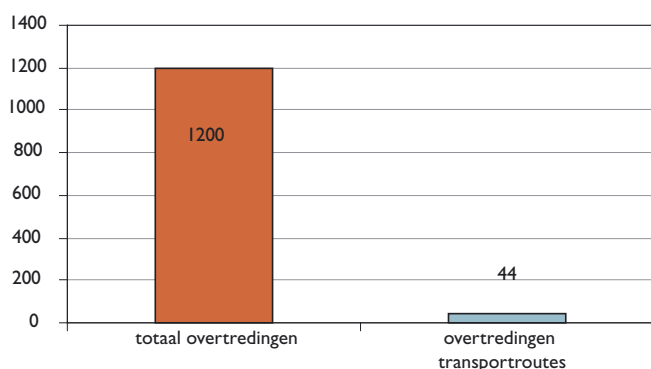
Ongeval 3

Een werknemer wordt in een ongeschikte werkbak omhoog gehesen om vanuit die werkbak werkzaamheden te verrichten. De werkbak was niet stabiel op de lepels van de vorkheftruck geplaatst en ook niet vastgemaakt aan de constructie van de vorkheftruck. De werknemer valt uit de werkbak. Vlak daarna valt de werkbak met de punt op het hoofd van de werknemer. Deze overlijdt ter plaatse.



Transport- en vluchtroutes en de opslag van goederen

Transportroutes moeten zodanig zijn ingericht dat gevaren zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarbij moet in het bijzonder rekening worden gehouden met aanrijding van personen, aanrijding van andere voertuigen, obstakels en constructies, en mogelijk valgevaar bij perrons en hellingbanen.



Bij circa 40 bedrijven bleken de transportroutes op één of meerdere elementen niet in orde. Bijvoorbeeld in bedrijfshallen zijn diverse doorgangen, waarvan heftrucks en voetgangers gebruik maken. Deze doorgangen bleken niet overal voldoende breed, terwijl de betreffende verbindingswegen gelijktijdig gebruikt worden door heftrucks in twee richtingen én voetgangers.

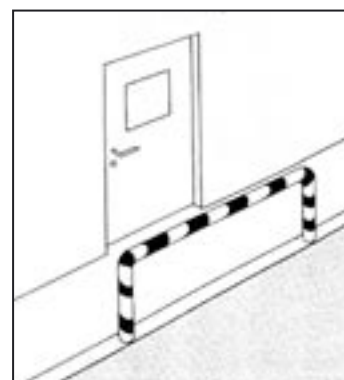
Enkele belangrijke elementen bij de inrichting van transportroutes:

- Bij transport in beide richtingen dient de transportweg een minimale breedte te hebben van minimaal 90 centimeter breder dan tweemaal het breedst beladen voertuig (30 centimeter manoeuvreerruimte aan beide zijden van de heftruck). Bij transport in één richting is de minimale breedte van de verbindingsweg éénmaal het breedst beladen voertuig + 60 centimeter. Indien er van de betreffende verbindingsweg ook

door voetgangers gebruik wordt gemaakt, moet er bovendien 80 centimeter voor een voetgangersroute beschikbaar zijn.

- Voetgangers kunnen d.m.v. een hekwerk of een aparte route of lijnen op de vloer (10 cm breed en geel van kleur) worden gescheiden van heftrucks. De keuze is afhankelijk van de intensiteit van het verkeer.
- Bij de deuren/gangen die uitkomen op voetgangersroutes op minder dan 1 meter van een transportroute met dwarsverkeer, moet parallel aan de transportroute een deugdelijk hekwerk zijn aangebracht. De lengte van het hekwerk is zodanig dat het links en rechts van de deur of gang 1 meter doorloopt (zie figuur hiernaast), om te voorkomen dat voetgangers onverhoeds in de baan van een heftruck lopen.
- Ook zijn in sommige bedrijfshallen werkplekken aanwezig op of in de nabijheid van verbindingswegen van

heftrucks, waarbij er geen (fysieke) scheiding is tussen de werkplek en de transportroute. Dit is op te lossen door werkplekken af te schermen door het plaatsen van een hekwerk óf de werkplekken veilig te situeren, buiten de zone van de verbindingsweg. Hierbij moet er duidelijk met lijnen worden aangegeven wat de werkplek-



ken en wat de verbindingswegen zijn én moet er een veiligheidszone van minimaal 0,5 meter breedte worden aangegeven, niet zijnde werkplek noch verbindingsweg.

Vluchtroutes

Doeltreffende maatregelen moeten zijn genomen om het mogelijk te maken dat de werknemer, indien een toestand ontstaat met direct gevaar voor zijn veiligheid of gezondheid, zich snel en veilig via de kortstmogelijke weg in veiligheid kan stellen.

Bij 25 bedrijven is geconstateerd dat de vluchtwegen waren geblokkeerd. Indien er sprake is van geblokkeerde vluchtwegen en er bestaat ernstig gevaar voor brand, explosie of plotselinge blootstelling aan gevaarlijke stoffen, dan volgt een stillegging en een boete. Omdat hier niet direct sprake was van ernstig gevaar (er werd hier niet gewerkt met gevaarlijke stoffen) kon worden volstaan met een waarschuwing.

Ongeval 1:

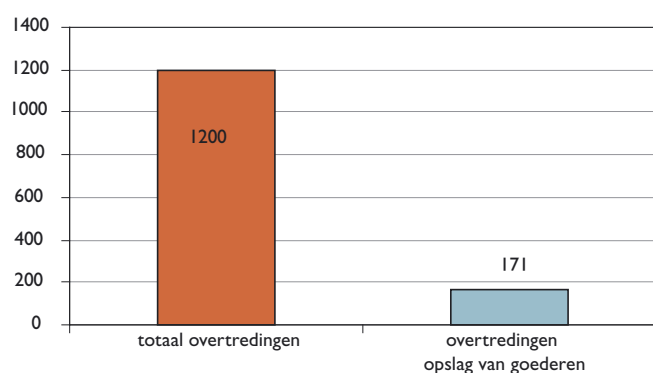
In 2003 vindt een dodelijk ongeval plaats bij een bedrijf waar de verbindingswegen worden gebruikt door zowel heftrucks als voetgangers. Er zijn geen doeltreffende maatregelen genomen ter bescherming van voetgangers. Een heftruckchauffeur die vanuit een productiehal naar buiten rijdt, wordt waarschijnlijk verblind door fel zonlicht. Een werknemer die daar rondloopt wordt, mede door zijn donkere kleding, niet opgemerkt. De werknemer wordt overreden door de heftruck.

Ongeval 2:

Begin 2005 komt een werknemer onder een achteruitrijdende heftruck terecht. De bestuurder rijdt daarna weer vooruit, waardoor het slachtoffer klem komt te zitten onder de heftruck. Met een tweede heftruck kan de eerste worden opgetild om het slachtoffer te bevrijden. Reanimatie mag niet meer baten, de man overlijdt ter plekke.

De opslag van goederen

De arbeidsplaats moet zodanig zijn ingericht dat de daar aanwezige stellingen, voorwerpen of stoffen geen gevaar voor de veiligheid of gezondheid opleveren door instorten, verschuiven, omvallen of kantelen. Stapels moeten verticaal (loodrecht) en stabiel staan en de stapelhoogte moet in overeenstemming zijn met de draagkracht van het product. Bij het stapelen moet bekend zijn hoeveel eenheden (goederen) maximaal op elkaar geplaatst mogen worden; de eenheden mogen geen gebreken vertonen (kapotte pallets, zakken enz.). Stellingen mogen niet zwaarder worden belast dan waarvoor ze zijn ontworpen (zie belastbaarheidstabel op de stellingen).



Bij circa 170 bedrijven waren de stellingen op één of meerdere aspecten niet in orde. Bij driekwart van deze bedrijven ontbrak de aanrijdbescherming op de hoeken van magazijnstellingen. Een magazijnstelling die wordt geraakt door een heftruck verliest als gevolg van de beschadiging veel van zijn draagkracht. De kans op instorten neemt dan toe. Bij een kwart van de bedrijven waren

de staanders of stellingen al beschadigd. Bovendien stond bij 15% van de bedrijven de stelling niet verankerd aan de vloer. Dit is noodzakelijk bij stellingen die minstens 4 keer hoger zijn dan de diepte. Ook 15% van de bedrijven had de liggers niet geborgd tegen uitlichten. Bij het verplaatsen van de goederen met behulp van een heftruck kan de ligger worden 'megenomen' met alle gevolgen van dien.

Bij een klein aantal bedrijven zijn opmerkingen gemaakt over de wijze van goederen stapelen en het feit dat de belastbaarheid van de stellingen niet bekend was. Foto: bij dit bedrijf werden (rol)containers gebruikt als stelling. Deze rolcontainers zijn hiervoor niet ontworpen. Het risico van te zwaar beladen, instabiliteit en instorten van de lading is reëel.

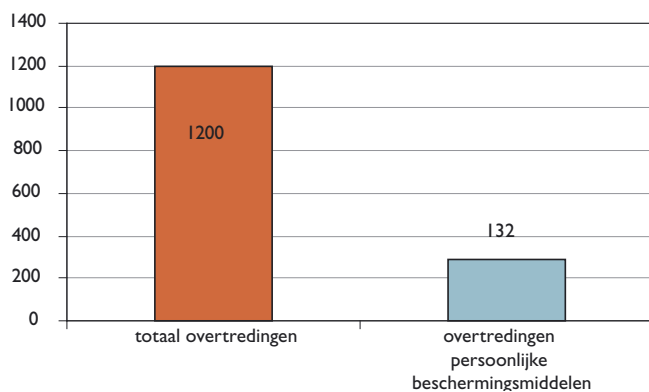
Ongeval

In een magazijn rijden orderpickers rond om orders te verzamelen uit stellingen. Tijdens het picken van een stapel europallets, valt een tweede stapel om. De medewerker krijgt enkele pallets op zijn hoofd, nek en schouders. Als gevolg hiervan zit in één van zijn nekwerfels een scheur.

Persoonlijke beschermingsmiddelen

Heftruckchauffeurs en werknemers die op plaatsen komen waar heftrucks rijden, moeten veiligheidsschoenen ter beschikking hebben gekregen. De werkgever moet erop toezien dat ze gedragen worden en de werknemer is verplicht de veiligheidsschoenen te dragen.

Bijna de helft van alle ongevallen met heftrucks heeft voetletsel tot gevolg. Het grootste deel daarvan is een gevolg van het overrijden van de voet en tenen. Het komt ook regelmatig voor dat de heftruckbestuurder zelf voetletsel oploopt door de eigen heftruck, bijv. bij het verlaten van de bestuurdersplaats terwijl de heftruck nog niet tot stilstand is gekomen. Het dragen van veiligheidsschoenen is dan ook van groot belang om voetletsel te voorkomen of te beperken.



In 132 bedrijven is geconstateerd dat er geen persoonlijke beschermingsmiddelen beschikbaar waren en/of gebruikt werden.

Ongeval

Een medewerker in een magazijn verzamelt orders met een elektrische orderverzamelaar. Een reachtruck chauffeur wil de medewerker passeren die zich op dat moment niet in het rijpad bevindt, maar achter een pallet staat. Terwijl de reachtruck passeert, stapt de medewerker te vroeg naar buiten en komt met de voet onder de reachtruck. Gelukkig draagt de medewerker veiligheidsschoenen, helaas blijkt het toch noodzakelijk de kleine teen te amputeren.

Conclusie

In deze brochure heeft u kunnen lezen wat de ervaringen van de Arbeidsinspectie zijn geweest. Een belangrijke conclusie van de inspectiebezoeken is dat er aan heftrucks, of de omgeving waarin ze rijden, nog veel mankeert. Bij ruim de helft van de bedrijven zijn overtredingen geconstateerd. Hierbij scoren keuring en onderhoud het hoogst, gevolgd door de opslag van goederen. Bij 1/3 van de bedrijven is méér dan 1 overtreding geconstateerd. Dat er nog veel mis is blijkt ook uit de ongevalmeldingen die bij de Arbeidsinspectie zijn binnengekomen gedurende de inspectieperiode (9 maanden): 116 ongevallen waarvan 5 met dodelijke afloop.

Wellicht zijn de hier beschreven resultaten ook op uw bedrijf van toepassing. U kunt als werkgever daar in veel gevallen op eenvoudige wijze zelf wat aan doen. Soms zijn er ook investeringen mee gemoeid. Hopelijk is dit inspectieverslag, in de vorm van een voorlichtingsbrochure, u behulpzaam bij het zoeken naar verbeteringen.



Arbeidsinspectie



Arbeidsinspectie, Den Haag **Inspectieonderwerpen**

Algemene veiligheid
Dieselmotorenemissie
Inrichting arbeidsplaats
Commerciële Dienstverlening
Ir. I. van der Blom,
ivdblom@minszw.nl, 030-2305751

AI bedrijfstakdirectie **Landelijk Projectleider**

Landelijk Projectsecretaris

H. Legel
hlegel@minszw.nl, 010-4798376
1 oktober 2004 t/m 30 juni 2005
A 675
Arbeidsinspectie Rotterdam
T.n.v. H.Legel, LPS
Postbus 9580
3007 AN Rotterdam

Looptijd Project **Projectnummer** **Correspondentieadres**