

Aanrijdingen...

Laat het je niet gebeuren!



Ieder jaar vinden er tientallen aanrijdingen plaats in magazijnen. Soms zelfs met dodelijke afloop.

**Word geen slachtoffer
of veroorzaker van een
aanrijding!**

**Acties om te voorkomen dat een
aanrijding plaatsvindt:**

- respecteer voetgangers- en rijzones
- houd oogcontact met collega's
- rijd beheerst
- houd je aan de routes



◀ Eén van de posters uit de BMWT-campagne die magazijnmedewerkers bewust moet maken van risicovolle situaties in het magazijn.

Risicomangement in het magazijn

Kritieke punten en preventiemaatregelen

182 meldingen van ongevallen met hef- en magazijntrucks in 2006. 74 procent daarvan mét ernstig letsel. Dat betekent uitval en veelal hoge kosten. Voorkomen pakt áltijd beter uit. 'Wij, het managementteam, zijn er verantwoordelijk voor dat medewerkers het belang van veilig werken inzien.'

Door Anke Groenendaal

Beek, september vorig jaar. In een fractie van een seconde gebeurde het. Hij zou achteruit door de gang zijn gereden en daarbij iets hebben geraakt dat uit de stellingen stak. Dat leidde tot het instorten van de stellingen, en werd hem fataal. We hebben het over het incident in het distributiecentrum van DSV, waarbij een heftruckchauffeur om het leven kwam. Het onderzoek duurde tot december en was toen hét gesprek van de dag. Uitkomst: het was het gevolg van werknemers eigen handelen, de werkgever trof geen blaam. Het ongeluk was er één uit de top 10-lijst van ongevaltypen die de Arbeidsinspectie ieder jaar meldt. Op die lijst staan 'aanrijdingen', 'beknellingen' en 'vallende lading', respectievelijk op de eerste, tweede en derde plaats. Het áántal meldingen van ongevallen

met hef- en magazijntrucks schommelt: in 2006 waren het er 182 (2005: 162), waarbij vier doden (2005: vijf) vielen.

René Visser, logistiek manager van Elopak, en Ralph Hendrix, general manager van DHL, vertellen welke maatregelen zij nemen om dit soort incidenten te voorkomen. Ze spreken allebei over werkoverleg, veiligheidskleding, veiligheidsschoenen, verzekeringen, draaiboeken en nog veel meer. Hier en daar zijn er verschillen.

Bij Elopak, fabrikant van kartonnen drankverpakkingen en afvulmachines voor onder andere Campina en Tropicana, hebben zich in 2007 géén ernstige incidenten voorgedaan. René Visser klopt het gelijk af. De fabrikant opereert wereldwijd; heeft een hoofdkantoor in

Noorwegen en een grote productieplant in Terneuzen. In Terneuzen telt het vloeroppervlak van de productieplant 13.500 vierkante meter en van het magazijn 10.000. Er werken zo'n 250 medewerkers. Visser benoemt een drietal kritieke zaken in het magazijn: crossdocking, de stellingen en nieuwe medewerkers. 'Wij doen veel aan crossdocking. Op het moment ontwikkelen we een concept voor een verkeersplan. Wat zijn de routes, wie rijdt waar op welk moment en wie heeft voorrang. Het is belangrijk daarin up-to-date te zijn.' Een tweede zorg heeft te maken met de stellingen. 'We werken met speciale trucks en hebben relatief smalle gangen met stellingen van tien meter hoog. Een kritieke handeling is het moment waarop



VOORZORGSMAATREGELEN DHL

- Medewerkers en intern transportmaterieel zijn gescheiden in het orderverzamelgebied
- Er liggen overal looppaden voor het personeel
- Lopend personeel heeft voorrang op rijdend personeel
- Rijdend personeel heeft te maken met gescheiden rijbanen met doorgetrokken strepen
- Er zijn bolspiegels op kruispunten (omdat die nu eenmaal onoverzichtelijk kunnen zijn)
- Er zijn in het orderverzamelgebied aparte gangpaden voor orderpickers en reachtrucks
- Kettingen zorgen ervoor dat 'verkeerde-gangpad-rijders' worden tegengehouden
- Laden op de mezzanine is extra beveiligd door het gebruik van kantelrekken op de balustrades
- Er zijn blauwe stippen op de vloer bij laad- en loslocaties voor de chauffeurs



SOORT ONGELUKKEN 2006

1. Aanrijdingen (42,8 %)
2. Beknelling (18,6)
3. Vallende lading (13,7%)
4. Van hoogte vallen (9,3%)
5. Kantelen heftruck (5,5%)
6. Fouten tijdens onderhoud (2,2%)
7. Letsel door afspringen (1,6%)
8. Vallende lepels (1,6%)
9. Parkeren (1,6%)
10. Storing truck (1,1%)
11. Anders 1,1%)
12. Van laadperron vallen (0,5%)

'Eén kleine handeling kan destructieve gevolgen hebben'



je uitdraait uit een vak. Al gauw geef je de staander dan een zetje. Gebeurt dit een paar keer, dan ontstaat een kritiek punt. Eén kleine handeling kan dan destructieve gevolgen hebben. We nemen dan ook voorzorgsmaatregelen. We werken met vaste routes en controle- ren elke week elke staander. Alle trucks zijn bovendien voorzien van camera's.' Een ander kritiek punt ligt bij de inzet van nieuwe medewerkers. 'We werken regelmatig met uitzendkrachten. Dat aantal proberen we zo klein mogelijk te houden. Zij moeten beschikken over een heftruckcertificaat en de vaardigheid om met verschillende heftrucks te kunnen rijden. Het is van belang hierin het kaf van het koren te scheiden. Dat doen

we door het certificaat te controleren en mensen een dag proef te laten rijden. We werken bij Elopak met grote trucks van 6,5 ton. Dat vergt wel enige deskundigheid, en dat heb je in je, of niet.'

Draagvlak

'In 2006 hadden we te maken met 21 kleine incidenten in het magazijn. Dat loopt uiteen van "bijna aanrijding", tot "hoofd gestoten" en "vinger klemgezet". In 2007 betrof het zestien kleine incidenten', aldus Visser. Wat doet Elopak eraan? Er is maandelijks werkoverleg waarin wordt gepraat over de magazijn-structuur. Vaste onderwerpen zijn veiligheid en schade. Visser: 'In zo'n overleg hebben we besloten BMWT-posters in

te voeren (brancheorganisatie BMWT is in 2007 gestart met een posteractie waarin het technische maatregelen – zoals snelheidsbegrenzer op de truck – maar ook organisatorische maatregelen – zoals het invoeren van een verkeersplan – aandraagt, red.)'. Medewerkers worden dagelijks op deze posters gewezen. Verder komen zaken aan de orde die werknemers de afgelopen tijd hebben meegemaakt. Visser: 'Het gaat erom de bewustwording naar een hoger niveau te tillen. Ik wil voorkomen dat het de kant op gaat van "wát, nu al weer over veiligheid?" Je moet daarbij zorgen dat het nóóit routine wordt, dat mensen áltijd alert zijn. En veiligheidissues moeten leven onder de medewerkers. Wij willen ook dat ze schade melden.' Uiteraard heeft Elopak een draaiboek in geval van calamiteiten, een vrijwillige brandweer en een EHBO/BHV. Een keer per maand houden ze oefeningen. Visser: 'Enerzijds hebben we een softe aanpak: vertellen hoe het zit. Anderzijds een harde: schade niet gemeld, dan "straf" voor het hele team. Ik wissel de softe met de harde af. Draagvlak creëren we door zaken aan te kaarten, prioriteiten aan te geven en het belang te laten inzien. Wij, het managementteam, zijn er verantwoordelijk voor dat medewerkers dat belang ook daadwerkelijk inzien. Oftewel: gevolg geven aan zaken die worden aangekaart. Dát is de manier.' Aan dit alles zit natuurlijk een kostenplaatje. Visser: 'In 2007 hadden we een budget van 150.000 euro om zaken op logistiek gebied in de organisatie op te lossen. Zijn er dringende zaken, dan

ONGEVALLLEN

Jaar	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aantal meldingen	208	185	226	261	197	194	167	127	164	182
Aantal dodelijke slachtoffers	3	6	4	7	5	4	4	3	5	4
% ernstig letsel	onbekend	54	53	62	57	64	60	64,5	70,4	74,2



DHL heeft veel maatregelen genomen om de werksituatie in het warehouse zo veilig mogelijk te maken.

doen we een beroep op het onderhoudsbudget. Dat wisselt.' Het is moeilijk te zeggen wat de kosten zijn bij ongevallen en schades. 'Meer valt er te zeggen over preventieve maatregelen en keuringen. Eind november hadden we een keuring van stellingen. Uitkomst: 13.500 euro voor reparaties die móesten worden uitgevoerd en anderzijds ter reparatie werden aanbevolen. Dat was een hoog bedrag. Normaal ligt het rond de tweeduizend euro.'

Veiligste magazijn

DHL was in 2006 winnaar van de prijs 'veiligste magazijn in Nederland'. Lovende woorden van de jury toen over de scheiding van verkeersstromen en grote mate van orde en netheid in het magazijn in Bergen op Zoom. Het complex telt een vloeroppervlak van 60.000 vierkante meter, waarvan 50.000 magazijn. Aantal medewerkers: 250 tot 450, afhankelijk van de werkdruk. Er rijden dagelijks zo'n vijftig tot zeventig hef- en reachtrucks rond.

De kritieke punten bij DHL wijken niet veel af van de top 10 die de Arbeidsinspectie ieder jaar presenteert, aldus Ralph Hendrix. Hij noemt de werksituatie rondom de werkende trucks, het openmaken van dozen (snijwondjes kunnen gauw het gevolg zijn) en preventieve maatregelen rondom de vluchtwegen. En ook bij DHL zijn er trouwens nog geen ernstige incidenten geweest. Aan preventieve maatregelen is dan ook geen gebrek (zie ook kader). Zo zijn medewerkers en intern transportmaterieel gescheiden in het orderverzamelgebied, heeft rijdend personeel te maken met gescheiden rijbanen met doorgetrokken strepen en zijn er blauwe stippen op de vloer bij laad- en loslocaties voor de chauffeurs. Hendrix: 'Een chauffeur wil immers bij het laden aanwezig zijn om alles op juistheid te controleren. Hij is verantwoordelijk voor de lading wanneer hij vertrekt. De chauffeur blijft gedurende het hele proces op

de blauwe stip staan. Hij komt dus niet in de rest van het pand, kan op het hele proces toezien, en een heftruckchauffeur hoeft niet na te gaan waar de chauffeur nú weer is gebleven.'

Overleg

Om werknemers op veiligheidsaspecten te wijzen, zijn er aan het begin en einde van een werkperiode korte meetings met leidinggevend. Daarnaast heeft DHL introductieprogramma's voor nieuwe werknemers. Hendrix: 'In audits en bijeenkomsten over veiligheid en kwaliteit gaan we na of veilige situaties ook écht veilig zijn. En gaan we onder meer na hoe een bijna-ongeluk kon gebeuren. We houden audits van de ene afdeling bij de andere, waarbij veiligheid centraal staat. Dat stimuleert mensen. Het is belangrijk om jezelf te blijven triggeren en als leidinggevende een voorbeeldfunctie te hebben.'

DHL werkt dagelijks volgens de Japanse 5s-methode. Hierin staan schiften (welke zaken zijn op de werkplek noodzakelijk en welke niet), sorteren (geef alles een vaste plaats), schoonmaken, standaardiseren en systematiseren centraal. Hendrix: 'Zijn die punten onder de maat dan

gaat het ook mis met de veiligheid, zo is mijn stelling. We werken bijvoorbeeld met niet meer verpakkingsmateriaal dan voor de operatie van die dag nodig is. We hebben geen onnodige voorraad. Alles heeft een vaste plek: van de lege pallets, containers tot aan de heftrucks. Staat iets niet op zijn plek dan is er iemand mee bezig en hoeft je ook niet te zoeken. Het werkt heel efficiënt en kostenbesparend. 'Naast het draaiboek voor calamiteiten beschikken we over een BHV. Iedere leidinggevende is een BHV en één MT-lid is hoofd en altijd bereikbaar. Iedereen beschikt over portofoons en iedere afdeling over een kast met middelen voor levensreddende handelingen. De portofoons worden iedere week getest. Twee keer per jaar houden we samen met RICOH, onze klant, een ontruimingsoefening. 'Dit alles lijkt misschien duur uit te vallen, maar dat valt reuze mee. RICOH wilde zelf ook geld investeren in goede veiligheidsmaatregelen. Kijk, dat scheelt natuurlijk. En ga maar na, wanneer iemand is uitgeschakeld door een bedrijfsongeval, kost dat veel meer. Eenmaal geïnvesteerd, vallen de kosten reuze mee. Af en toe trekken we bijvoorbeeld opnieuw de lijnen (voor de loop- en rijpaden, red.)'

INTEL HEFT VEILIGSTE MAGAZIJN

Intel won in 2007 de prijs voor het Veiligste Magazijn. Een greep uit het juryrapport: 'De jury is onder de indruk van de mate waarin Intel aandacht besteedt aan veiligheid en gezondheid. Nieuwe medewerkers krijgen, afhankelijk van hun functie, verschillende trainingen die zijn gericht op veiligheid. Chauffeurs mogen alleen rijden op het type magazijntrucks waarvoor ze zijn opgeleid. Om de drie jaar krijgen alle chauffeurs een opfriscursus. Voordat een ploeg begint met werken, wordt in een start-up meeting stilgestaan bij het thema veiligheid. In het magazijn worden medewerkers voortdurend

geattendeerd op onveilige situaties. Op de kopse kant van de magazijnstellingen hangen enorme doeken, waarop medewerkers in woord en beeld worden aangespoord om veilig te werken. Het verkeersplan houdt zoveel mogelijk rekening met scheiding van verkeersstromen. Plaatsen waar geen hef- of magazijntruck mag komen, zijn afgesloten met een ketting. Alle medewerkers dragen fluorescerende hesjes en vallen dus goed op. Positief is dat Intel extra aandacht besteedt aan een schone en ordelijke werkomgeving. Ook Intel implementeert de 5S-methode.'