



## HET CREËREN VAN EEN VEILIGHEIDSCULTUUR

**A**ls een taak of activiteit vanzelfsprekend wordt, leidt vertrouwdheid vaak tot onoplettendheid: de 'automatische piloot' neemt het over, wat kan resulteren in onachtzaamheid. Ook kan een taak soms efficiënter worden uitgevoerd door van de officiële regels af te wijken, in dat geval ligt het in de menselijke aard deze sluiptrouwe te kiezen.

Helaas kunnen zowel onachtzaamheid als sluiptrouwes desastreuze gevolgen hebben voor zowel de persoon zelf als voor anderen.

In de materials handling-industrie, met name bij de faciliteiten die heftrucks en industriële trucks gebruiken, hebben veilige werkwijzen betrekking op meerdere lagen in de bedrijfsvoering, vanaf trucks en machines tot aan het gedrag van medewerkers en bezoekers. En hoewel elke omgeving op zijn eigen unieke wijze functioneert, moeten consistente veiligheidsnormen in elk facet van het bedrijf zijn geïntegreerd. Over de hele wereld hebben veel nationale organisaties voor materials handling en industriële trucks speciale weken of dagen ingesteld om de aandacht voor best practices in deze sector te vergroten. Veiligheid mag echter niet beperkt

blijven tot een bepaalde dag of maand. Voor veel organisaties kan een verschuiving nodig zijn naar een cultuur waarin veiligheid ieders verantwoordelijkheid is, en die zich uitstrekt tot alle activiteiten, evenals de supply chain.

### // TOP-DOWN- EN BOTTOM-UP-BESCHERMING

Bij het beoordelen van de verschillende niveaus van risicobeperking en -eliminatie omvat uitgebreide arbeidsveiligheid een 'hiërarchie van controlemechanismen', die betrekking hebben op de technologie, administratieve maatregelen en persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM).

---

*"Veilige werkwijzen hebben betrekking op meerdere lagen in de bedrijfsvoering"*

---



## HET CREËREN VAN EEN VEILIGHEIDSCULTUUR

### // TECHNOLOGIE

De basis voor veiligheid wordt gelegd door jarenlange technologische ontwikkelingen en laboratoriumtesten. Of het nu gaat om een faciliteit of een industriële truck, risicobeperking moet inherent zijn in de ontwerpen.

Bij het beoordelen van de werkzaamheden van heftrucks kijken mensen meestal naar efficiëntie, verwerkingscapaciteit, etc. De techniek heeft echter de afgelopen 50 jaar een volledig andere heftruck ontwikkeld. Hij is niet alleen efficiënter, maar ook comfortabeler en aanzienlijk veiliger. Veel van deze nieuwe technische veiligheidskenmerken, zoals beschermkappen en veiligheidsgordels, worden als vanzelfsprekend beschouwd. Vroeger werden beschermkappen niet als noodzakelijk gezien, maar de ontwerpen van tegenwoordig hebben de kracht en robuustheid om chauffeurs te beschermen tegen vallende voorwerpen, maar ze bieden ook het cruciaal belangrijke zicht op de omgeving.

De ontwikkelingen op het gebied van ergonomie hebben ook een positieve invloed gehad op de veiligheid van de chauffeur. Met de ondersteuningssystemen voor de chauffeur (Operator Assistance Systems, OAS) en veel technisch comfort kunnen chauffeurs zes, zeven of wel tien uur in een truck zitten zonder de pijn- en letselproblemen uit het verleden. De ergonomisch ontworpen lendensteun, bekleding, goed bereikbare bedieningselementen en het zicht op de omgeving hebben de veiligheid van de chauffeur verbeterd.

### // ADMINISTRATIEVE CONTROLEMAATREGELEN

Administratieve controlemaatregelen zijn locatiespecifiek en veelzijdig, en zijn meestal het resultaat van voorschriften van lokale gezondheids- en veiligheidsautoriteiten en de overheid. Deze voorschriften vormen echter slechts de minimale verwachting op het gebied van veiligheidsnormen. En de mannen en vrouwen die deze normen opstellen zijn niet dag in dag uit op de werkvloer. Ze zijn alleen ter plaatse bij grote ongevallen.

Om zeker te zijn van de doeltreffendheid van administratieve controlemaatregelen, waaronder beleid, procedures en trainingsmateriaal, moeten ze inzicht in het specifieke klimaat van een organisatie weerspiegelen. Het is belangrijk dat er rekening wordt gehouden met wat er specifiek op de locatie wordt gedaan, welke soorten trucks in gebruik zijn en hoe ze worden gebruikt. Het beleid en de training moeten uiteraard aan de voorschriften voldoen, ze moeten echter een stap verder gaan om ook locatiespecifiek, truckspecifiek en chauffeurspecifiek te zijn. Daarnaast moeten organisaties trainingsmiddelen zoeken die zijn ontwikkeld door experts op het gebied

### HIËRARCHIE VAN CONTROLEMECHANISMEN

**TECHNOLOGIE** - ontwerpen van apparatuur en faciliteiten die zijn gericht op het beperken en/of elimineren van inherente risico's

**ADMINISTRATIEVE CONTROLEMAATREGELEN** - beleid, procedures en training binnen een organisatie om personeel, bezoekers en apparatuur te beschermen

**PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN (PBM)** - persoonlijke veiligheidsuitrusting (schoenen, hoofdbedekking, oogbescherming, etc.) ter bescherming van personen en de ultieme bescherming tegen letsel of ziekte

van intern transport, waaronder fabrikanten, dealers en mensen die dagelijks met deze trucks werken. Training is geen eenmalige activiteit, maar een steeds weer terugkerende cyclus van training, evaluatie en follow-up. Bovendien moeten operationele leidinggevenden snel actie ondernemen wanneer gevaarlijke handelingen en/of gevaarlijk gedrag worden waargenomen en direct maatregelen treffen, bijvoorbeeld met praktijkbegeleiding, bijscholing of voorwaardelijke sancties.



## HET CREËREN VAN EEN VEILIGHEIDSCULTUUR

### // PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN

In de hiërarchie van controlemechanismen is de laatste verdedigingslinie de PBM, oftewel persoonlijke beschermingsmiddelen. Het dragen van een helm, handschoenen en oogbescherming en het gebruik van veiligheidsvoorzieningen in voertuigen vallen onder deze categorie. Dit veiligheidsaspect omvat ook de juiste zorg voor en het juiste onderhoud van PBM. Al deze elementen zijn ontworpen voor veiligheid en misschien verplicht door het management, maar de verantwoordelijkheid voor het implementeren ervan ligt vooral bij de chauffeur, op individueel niveau.

### WALK THIS WAY: VEILIGHEID VAN VOETGANGERS

De veiligheid van voetgangers is een essentieel aspect van de algemene veiligheid van heftrucks. Iedereen die in de buurt van trucks werkt, dus zowel werknemers en leveranciers als bezoekers, moet worden getraind om risico's en verantwoordelijkheden te begrijpen. Bij een botsing tussen een voetganger en een heftruck is de kans groot dat de truck het wint.

Naast een veilige indeling van de faciliteit, waaronder duidelijke markering van gangpaden voor alleen voetgangers, gedeelde gangpaden, etc., moedigt Hyster een best practice aan voor de veiligheid van voetgangers die we 'Wait for the Wave' noemen. Het is een doelbewuste actie tussen chauffeur en voetganger waarmee wordt aangegeven: "Ik zie u en ik hecht waarde aan uw veiligheid. Ik wacht en laat u voorgaan."

Elke faciliteit kan de veiligheid van voetgangers op deze manier oefenen, waarbij formele training en risicobeperkende praktijken in de cultuur worden geïntegreerd.

### // KIEZEN VOOR VEILIGHEID

Ongeacht het niveau van controle van bovenaf, is veiligheid uiteindelijk een persoonlijke keuze. Ieder individu moet iedere dag weer de juiste beslissing nemen. Sterker nog, alle keuzes hebben betrekking op de veiligheid van de gehele werkomgeving. De afgelopen tien jaar is dit de belangrijkste focus geweest van veiligheidsprofessionals en management. Zelfs als er bijvoorbeeld een bescherming voor het vlieg wiel is ontworpen voor de veiligheid van de chauffeur, moet de chauffeur er wel zelf voor kiezen om dit op zijn plaats te houden en regelmatig te inspecteren. En hoewel een trainingsprogramma voor voetgangers binnen een faciliteit ideaal zou zijn, kan een bezoeker ervoor kiezen om de regels niet op te volgen. Bovendien heeft elke chauffeur een persoonlijke keuze om een helm of oogbescherming te dragen. Sommige chauffeurs maken de juiste keuze, andere niet. De beslissing komt neer op de persoonlijke waarde die een individu hecht aan zijn of haar veiligheid, en de veiligheid van de mensen om zich heen.

### // BINNENKOMEN EN VERTREKKEN OP DEZELFDE MANIER

Binnen de EMEA-regio zijn mogelijk miljoenen heftrucks en heftruckchauffeurs aan het werk. En als er voetgangers in deze omgevingen aanwezig zijn, behoort de zeer grootschalige bescherming van mensen tot de vereisten van de veiligheid van heftrucks.

Wereldwijd zijn er jaarlijks meerdere dodelijke ongevallen die direct of indirect te maken hebben met heftrucks. Daarnaast hebben talloze mensen bij werkzaamheden met heftrucks letsel opgelopen dat ernstig genoeg kan zijn om de betrokken personen tijd te laten verliezen op het werk. Hoewel deze aantallen in de loop der tijd aanzienlijk zijn gedaald, blijven ze onacceptabel. Voor werkzaamheden met heftrucks moet het doel zijn dat *niemand gewond raakt*. Elke chauffeur moet het werk op dezelfde manier verlaten als hij of zij is binnengekomen.



## HET CREËREN VAN EEN VEILIGHEIDSCULTUUR

Een veiligheidscultuur kan worden gedefinieerd als een verzameling overtuigingen, houdingen en acties die consistent door iedereen in de organisatie worden nageleefd, om de juiste beslissingen te nemen die veiligheid serieus nemen. En als er een verkeerde keuze wordt gemaakt, moet de conclusie zijn: "Hoewel er niets is misgegaan, heb ik mezelf en anderen in gevaar gebracht. Dat doe ik niet nog een keer." Voor veiligheidsdeskundigen kan het al verschil maken als ze ook maar één persoon per dag zover kunnen krijgen om op deze manier te denken.

---

*"Elke chauffeur moet het werk op dezelfde manier verlaten als hij of zij is binnengekomen."*

---

Nu de industrie en de overheid zich vooral richten op achterblijvende prestatie-indicatoren, kan het lastig zijn om proactieve prestaties te meten of de juiste indicator(en) te identificeren die effectieve beleidsmaatregelen, processen en praktijken op het gebied van veiligheid laten zien. Maar als mensen anders beginnen te denken en te handelen over de manier waarop ze iets doen, en ze het belang van deze verandering inzien, dan beginnen we de culturele verschuiving te zien.

In theorie zijn alle ongevallen te voorkomen. Of een ongeluk nu thuis, op het werk of op de weg gebeurt, er is sprake van een hoofdoorzaak. Zodra deze hoofdoorzaak duidelijk is, kan hij worden aangepakt en beïnvloed om die gebeurtenis te voorkomen, of om de ernst ervan te beperken of te verminderen.

Actie nemen om de onderliggende oorzaken en risicofactoren aan te pakken, daar komt het op neer als we naar het culturele aspect van veiligheid kijken. Een persoon kan iets riskants doen omdat hij of zij ermee is weggekomen. Deze persoon wordt in feite beloond omdat er geen negatieve gevolgen waren – er is niemand gewond geraakt. Dus tot het moment dat iemand gewond raakt of tussenbeide komt, kan dat gedrag blijven doorgaan. De industrie moet in zijn geheel een begripsniveau bereiken waarin waarde wordt gehecht aan zichzelf en aan anderen.

Het creëren van een veiligheidscultuur gaat over het veranderen van de besluitvorming van individuen en een voorbeeld zijn voor anderen. Als één persoon ervoor kiest om geen riskante sluiproute te nemen en iemand anders dit ziet, dan zal hij of zij het goede voorbeeld volgen. Hierdoor wordt een veiligheidscultuur doorgegeven aan anderen. Het uiteindelijke doel voor professionals op het gebied van veiligheid op het werk bij intern transport (en alles er omheen) kan zijn om een ware cultuur te ontwikkelen waarin veiligheid wordt erkend en geleefd en waarin milieu-, gezondheids- en veiligheidsprofessionals steeds minder nodig zijn.

De heftrucks van Hyster zijn ontworpen en gebouwd voor optimale veiligheid van de chauffeur en voetgangers bij talloze toepassingen in materials handling.

Ga voor meer informatie naar [www.hyster.com](http://www.hyster.com).

---

Hyster,  en STRONG PARTNERS. TOUGH TRUCKS. zijn geregistreerde handelsmerken in de Verenigde Staten en bepaalde andere rechtsgebieden. Hyster behoudt zich het recht voor om de producten zonder enige vorm van kennisgeving te wijzigen. Trucks op foto's kunnen optionele apparatuur bevatten. ©2023 Hyster Europe. Alle rechten voorbehouden.