

AANTAL ONGEVALLEN NOG TE HOOG

Logistiek scoort slecht op gebied van veiligheid

Ongevallen met een heftruck komen het vaakst voor wanneer de bestuurder het slachtoffer niet of niet op tijd zag.



De logistieke sector scoort niet goed op gebied van veiligheid op de werkvloer. In tegenstelling tot andere sectoren daalt het aantal ongevallen maar heel traag. De meeste ongevallen in de logistiek komen voor bij medewerkers die nog niet lang in dienst zijn en bij uitzendkrachten. Nieuwe technologieën kunnen het tij doen keren.

Philippe Van Dooren

“De logistiek scoort slecht op gebied van veiligheid op de werkvloer. Dat geeft niet alleen aanleiding tot menselijk leed, maar het straalt ook af op het imago van de sector. Terwijl in de bouw - ook een sector met veel arbeidsongevallen - hun aantal de afgelopen zeven jaar jaarlijks verminderde, bleven ze in de logistiek vrijwel constant op een hoog niveau,” stelt Gunther Storme, projectleider bij VIL. Hij leidde het project Safe Warehouse, dat eind vorig jaar werd afgerond.

Door de nood aan snelheid in de logistieke sector en de vele fysieke handelingen in combinatie met het hanteren van equipment is het is een hele uitdaging om een veilige werkomgeving te creëren. Uit de cijfers van FEDRIS, het federaal agentschap voor beroepsrisico's, blijkt dat men geen dalende trend binnen de sector 'Opslag en vervoerondersteunende activiteiten' (NACE 52) kan observeren. In 2020 (het laatste jaar waarvoor statistieken bestaan) was er wel een daling van het aantal ongeval-

len, maar die is meer dan waarschijnlijk te wijten aan de lockdowns en de verhoogde veiligheidsmaatregelen door de coronapandemie. In totaal waren er tussen 2016 en 2019 jaarlijks grosso modo 4.700 ongevallen per jaar in de sector (zonder gevolg inbegrepen). De meeste (zo'n 2.650) waren ongevallen met een tijdelijke werkongeschiktheid tot gevolg. Zo'n 500 leidden tot een blijvende ongeschiktheid en 3 à 4 per jaar hadden een dodelijke afloop.

ONGEVALLEN SECTOR OPSLAG EN VERVOERONDERSTEUNENDE ACTIVITEITEN (2016-2020)

| Aantal ongevallen per jaar | Ongevallen met tijdelijke ongeschiktheid | Ongevallen met blijvende ongeschiktheid | Ongevallen met dodelijke afloop | Totaal aantal (zonder gevolg inbegrepen) | Aantal werkgevers/ Werknemers per jaar | Aantal werkgevers |
|----------------------------|--|---|---------------------------------|--|--|-------------------|
| 2016 | 2607 | 513 | 3 | 4565 | 1750 | 47 461 |
| 2017 | 2678 | 467 | 4 | 4560 | 1757 | 53 059 |
| 2018 | 2757 | 518 | 4 | 4846 | 1758 | 51 311 |
| 2019 | 2580 | 518 | 2 | 4739 | 1744 | 58 493 |
| 2020 | 1976 | 387 | 2 | 3589 | 1739 | 58 931 |

Bron FEDRIS (mei 2022)

In de cijfers van FEDRIS valt de hoge frequentiegraad van ongevallen op. Die daalt licht (omdat het totale aantal werknemers toeneemt), maar die daling is veel trager dan in de andere 'gevaarlijke' sectoren zoals de bouw.

Wat ook opvalt, is dat de ernstige arbeidsongevallen in meer dan 70% van de gevallen bij medewerkers voorkomen die minder dan vijf jaar in dienst zijn. De helft van deze ongevallen gebeurt zelfs tijdens het eerste werkjaar.

De meest voorkomende risico's in magazijnen zijn beknellingen, struikelen, vallende ladingen en ongevallen met interne transportmiddelen. Bij de ongevallen met dodelijke afloop of blijvende ongeschiktheid zijn de zes belangrijkste oorzaken ontploffingen, uitglijden of struikelen, vallen (van op hoogte), onbeheerste of verkeerde bewegingen, optillen of dragen, en verlies van controle over een voertuig.

ONGEVALLEN MET VORKHEFRUCKS

Ernstige ongevallen met vorkliften staan in België op nummer zes in de logistieke sector met zo'n 6% van het totale aantal. Maar dat betekent niet dat die ongevallen geminimaliseerd mogen worden, zo leren ons Amerikaanse cijfers.

In de VS zijn jaarlijks maar liefst 11% van de vorkheftrucks betrokken bij een ongeval. Dit betekent dat, statistisch gezien, elk bedrijf met meer dan 10 trucks jaarlijks minstens één dergelijk ongeval zal meemaken. Heftrucks worden immers ook in andere sectoren dan de logistiek gebruikt. De ongevallen met dodelijke afloop (in de VS) gebeuren het vaakst in de industrie (42,5%), de bouw (23,8%) en de sector transport/opslag (23,5%). Er is een

duidelijk verband is met het aantal heftrucks dat door deze bedrijfstakken wordt gebruikt: waar er meer rondrijden, zijn de risico's op ongevallen aanzienlijk hoger.

Dat wordt niet enkel in de VS vastgesteld. Ook in Nederland werd dit door de Arbeidsinspectie geobserveerd. Daar was 9% van de onderzochte ongevallen er een met een rijdend voertuig of werktuig. Deze komen het vaakst voor in de sectoren industrie, transport/logistiek, en handel. Ze werden het vaakst veroorzaakt door het feit dat de bestuurder het slachtoffer niet of niet op tijd zag, of dat het slachtoffer zich in de gevarezone bevond en het voertuig niet zag of hoorde.

LEEFTIJD EN ERVARING SPELEN EEN ROL

Zoals eerder gesteld komen de meeste ongevallen in de logistiek voor bij medewerkers die nog niet lang in dienst zijn. Het is dan ook niet verwonderlijk dat uitzendkrachten bovengemiddeld in de statistieken voorkomen. Zo stelde de Nederlandse Arbeidsinspectie in 2021 vast dat in de logistiek 26% van de slachtoffers tot die groep behoren, tegen gemiddeld 17% in alle sectoren bij elkaar geteld. Volgens de Arbeidsinspectie is dat waarschijnlijk te wijten aan het feit dat in de logistieke sector de uitzendkrachten vaker gevaarlijk werk doen en dat ze vaker een gebrek aan kennis en vaardigheden tonen.

TECHNOLOGIE KAN HELPEN

In de logistiek is er dus nog veel werk aan de winkel om het aantal ongevallen te doen verminderen. Opleiding en preventie zullen daarbij een grote rol spelen, maar ook nieuwe technologieën zoals wearables en personendetectie kunnen flink helpen.

Daarom lanceerde VIL het project Safe Warehouse, waarvan de resultaten eind vorig jaar werden voorgesteld. "Eerst werd een marktstudie uitgevoerd naar de technologieën die de veiligheid in het magazijn kunnen verhogen. Samen met de deelnemende bedrijven keken we naar de bestaande oplossingen en naar de redenen waarom sommige ervan weinig worden gebruikt, alsook naar hun voor- en nadelen," zegt projectleider Gunther Storme. Deze technologische oplossingen werden opgedeeld in negen categorieën: automatisatie, bewustwording, botspreventie, flow management, handlingondersteuning, dynamische signalisatie, wearables, persoonsdetectie en snelheidsreductie.

TECHNOLOGIE BETAALT ZICH TERUG

De kostprijs van deze oplossingen varieert sterk, maar dat mag geen reden zijn om er niet in te investeren, stelt Gunther Storme. "Tijdens de voorstelling van de projectresultaten bekleemtoonde een expert van AG Insurance dat de gemiddelde kost van een ongeval veel hoger is dan men vermoedt. De directe kosten worden immers door de verzekeraar gedekt, maar de indirecte niet. En die indirecte kosten - stillegging van de operaties, controle door de arbeidsinspectie, administratie, vervanging en opleiding van een nieuwe operator, enz. - zijn 3 à 7 keer hoger dan de directe kosten."

VIL bundelde de vaststellingen van het project Safe Warehouse samen in een app die de voor- en nadelen van deze technologieën met elkaar vergelijkt en bedrijven helpt de juiste oplossingen te kiezen. Om de app te gebruiken, hoeft men zich enkel te registreren op safe-warehouse.vil.be