



Nederlandse Arbeidsinspectie
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

Monitor Arbeidsongevallen 2025

Deel II Aanrijdingen met heftrucks

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	4
2 Algemene kenmerken van aanrijdingen met heftrucks	6
3 Omstandigheden van het ongeval	7
4 Hoe kan het dat bestuurder en slachtoffer elkaar niet opmerken?	10
Fysieke zichtbelemmeringen	10
Aandachtsblindheid	11
5 Voorgenomen maatregelen om heftruckongevallen te voorkomen	13
Maatregelen gericht op de bron	13
Maatregelen om heftrucks en mensen te scheiden	13
Maatregelen om elkaar sneller en beter op te merken	13
Maatregelen gericht op het beter beheersen van de heftruck	13
Maatregelen gericht op risico-inventarisatie en planvorming	14
Maatregelen gericht op instructies en onderricht	14
Maatregelen gericht op toezicht en naleving door de werkgever	14
Maatregelen gericht op creëren van een rustigere werkomgeving	14
Reflectie	14

Samenvatting

Deze special bij de Monitor Arbeidsongevallen 2025 gaat over arbeidsongevallen door aanrijdingen met heftrucks en vergelijkbare mobiele arbeidsmiddelen voor intern transport, zoals palletwagens, reachtrucks en verreikers.

In de periode 2020–2025 onderzocht de Arbeidsinspectie 309 arbeidsongevallen door aanrijding met een heftruck. De meeste ongevallen vonden plaats in de sectoren Vervoer en opslag, Industrie en Handel. Bij tien ongevallen overleed het slachtoffer. Daarnaast was vaak sprake van botbreuken in voeten, benen en enkels.

De meeste aanrijdingen ontstonden niet door een technisch defect of een slechte beheersing van het voertuig, maar door een terugkerend patroon: bestuurder en slachtoffer merkten elkaar of de ander niet tijdig op. Dit kwam niet alleen door fysieke zichtbelemmeringen, zoals ladingen, pallets of stellingen. Ook aandachtsblindheid speelt waarschijnlijk een rol: mensen registreren een gevaarlijke situatie niet bewust, terwijl die zich wel in hun gezichtsveld bevindt.

Werkgevers noemen in de werkgeversrapportages een breed pakket aan voorgenomen maatregelen om aanrijdingen met heftrucks te voorkomen. Veel genoemde maatregelen zijn organisatorisch van aard. Dit zijn onder andere maatregelen gericht op instructie, gedragaanpassing, planning of toezicht. Andere maatregelen zijn gericht op bronaanpak of technologisch van aard, zoals het verminderen van het aantal heftrucks of het installeren van automatische detectiesystemen.

Naast deze special zijn in deel I van de Monitor de kerncijfers van arbeidsongevallen opgenomen. Deel III bevat overzichtstabellen met kerncijfers op slachtofferniveau. De methodologische verantwoording staat in een aparte bijlage.¹

¹ Alle onderdelen zijn te vinden via [NLArbeidsinspectie.nl](https://nl.arbeidsinspectie.nl), zie Monitor Arbeidsongevallen 2025.

1 Inleiding

Deze special geeft inzicht in aanrijdongevallen met heftrucks en vergelijkbare mobiele arbeidsmiddelen voor intern transport, zoals palletwagens, reachtrucks en verreikers. In deze special worden deze voertuigen kortweg aangeduid als heftrucks. De nadruk ligt op de omstandigheden waaronder deze ongevallen plaatsvinden met bijzondere aandacht voor het dominante ongevalspatroon: bestuurder en slachtoffer merken elkaar of de ander niet tijdig op.

Heftrucks

In dit hoofdstuk verwijst de term heftruck naar verschillende typen mobiele arbeidsmiddelen voor intern transport. Het gaat om mobiel aangedreven arbeidsmiddelen die worden gebruikt voor het opnemen en verplaatsen, heffen of stapelen van lasten, vooral in binnenruimten zoals magazijnen. Heftruck geldt hier als overkoepelende term voor onder meer vorkheftrucks, zijladers, stapelaars, orderverzamelaars en elektronische palletwagens (ook wel pompwagens genoemd). Ook zijn verreikers meegenomen in de analyse van de aanrijdongevallen, hoewel zij strikt genomen geen heftrucks zijn.

Heftrucks worden in uiteenlopende sectoren en situaties gebruikt, meestal binnen, maar ook buiten. Soms gaat het om één voertuig op locatie; in sectoren als Groothandel, Industrie en Opslag kan sprake zijn van meerdere voertuigen of een compleet wagenpark. Elektrische heftrucks zijn steeds vaker de norm in magazijnen en distributiecentra.²

Veel werkenden in Nederland hebben te maken met risico's op botsingen of aanrijdingen. Uit de Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2025 blijkt dat 6,4% van alle werkenden botsingen of aanrijdingen noemt als een van de belangrijkste gevaren in het werk. Onder werkenden die aangeven altijd of vaak gevaarlijk werk te doen, is dit 34,8%. Ook uit de Monitor Arbo in Bedrijf 2024-2025 blijkt dat aanrijdgevaar in veel bedrijven speelt (17%). Van deze bedrijven heeft 43% het risico niet adequaat beheerst. Naar schatting staan 249.000 werknemers aan dit risico bloot.

In deel I van de monitor is gerapporteerd over de kerncijfers van arbeidsongevallen op het niveau van de negen hoofdongevalstypen.³ Wanneer wordt ingezoomd op de 36 onderliggende ongevalstypen, staan aanrijdongevallen op een gedeelte vierde plaats van de onderzochte arbeidsongevallen. Alleen enkele typen valongevallen en ongevallen waarbij het slachtoffer in contact kwam met een bewegend deel van een machine kwamen vaker voor.

In de Monitor Arbeidsongevallen 2021 is eerder gerapporteerd over ongevallen door aanrijding met een voertuig of rijdend werktuig. Daaruit bleek dat bij ongeveer twee derde van de aanrijdongevallen een heftruck betrokken was. Een nadere analyse van alle aanrijdongevallen sinds 2021 laat zien dat heftrucks nog steeds veruit het vaakst betrokken zijn bij aanrijdongevallen. Dat benadrukt het belang om opnieuw stil te staan bij deze ongevallen. Bovendien zijn inmiddels vier extra jaren aan ongevalsgegevens beschikbaar, waardoor dieper kan worden ingegaan op de omstandigheden waaronder deze ongevallen ontstaan.

2 Bron: BMWT Marktmonitor 2025: Ontwikkelingen in de markt van werkmaterieel onder druk en in transitie. De schatting is verstrekt door BMWT op basis van eigen berekeningen met behulp van contextgegevens zoals de ontwikkeling van het aantal keuringen en het marktaandeel heftrucks binnen het segment Mobiel Intern Transport (MIT).

3 Bron: Arbeidsinspectie (2026). Deel I Monitor Arbeidsongevallen 2025. Kerncijfers meldingsplichtige arbeidsongevallen. Alle onderdelen zijn te vinden via [NLArbeidsinspectie.nl](https://nlArbeidsinspectie.nl), zie Monitor Arbeidsongevallen 2025.

Databronnen

Voor de kwantitatieve analyses in dit deel is gebruikgemaakt van ongevalsonderzoeken van de Arbeidsinspectie naar meldingsplichtige arbeidsongevallen met een heftruck in de periode 2020–2025. Voor de kwalitatieve analyses is gebruikgemaakt van werkgeversrapportages uit de periode 2023–2025. De casuïstiek in deze special is fictief, maar de beschreven mechanismen zijn gebaseerd op werkelijke situaties. Zie de bijlage met methodologische verantwoording voor toelichting op de gebruikte databronnen, definities en analysemethoden.

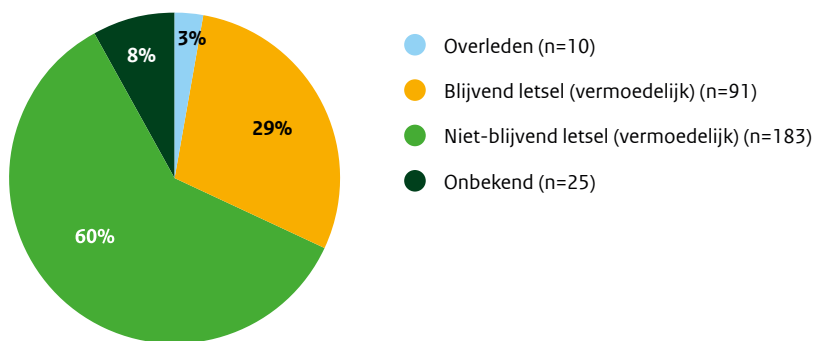
2 Algemene kenmerken van aanrijdingen met heftrucks

In de periode 2020-2025 vormden aanrijdingen 5,1% van alle onderzochte arbeidsongevallen. Het gaat om 531 ongevallen door een aanrijding, waarvan 309 door aanrijding met een heftruck.⁴ Dat is bijna 60% en vergelijkbaar met het beeld uit de Monitor Arbeidsongevallen 2021. De meeste aanrijdingen met heftrucks vonden plaats in de sectoren Vervoer en opslag, Industrie en Handel. De ongevallen gebeurden vooral binnen, op locaties zoals magazijnen en distributiecentra.⁵

Heftrucks kunnen ook betrokken zijn als arbeidsmiddel bij andere typen ongevallen. Zo kan men bekneeld raken tussen een heftruck en een stellingkast of van een heftruck vallen. Deze special is gericht op *aanrijdingen* met een heftruck. Daarom wijkt het hier genoemde aandeel af van het totale aandeel arbeidsongevallen waarbij een heftruck (vorkheftrucks en palletwagens) als arbeidsmiddel betrokken was (8%, zie deel I).

Figuur 2.1 laat zien dat bij tien ongevallen het slachtoffer is overleden als gevolg van een aanrijding door een heftruck. Bij 91 ongevallen was er sprake van vermoedelijk blijvend letsel.⁶ De meeste slachtoffers (n = 261) raakten gewond aan een voet, been of enkel.⁷ Meestal gaat het om botbreuken (n = 259), gevolgd door wonden en/of oppervlakkig letsel (n = 95).

Figuur 2.1 Ernst van het letsel bij aanrijding door een heftruck, 2020-2025



4 Naar verwachting ligt het werkelijke aantal hoger wegens ondermelding (zie hoofdstuk 1, Deel I Kerncijfers, Monitor Arbeidsongevallen 2025).

5 Op basis van informatie verschaft in 163 werkgeversrapportages die opgesteld zijn naar aanleiding van een aanrijding met een heftruck.

6 Bij een arbeidsongeval kunnen twee of meer slachtoffers betrokken zijn. Bij de heftruckongevallen was altijd één slachtoffer, met uitzondering van één ongeval. Voor ongevallen met meerdere slachtoffers, wordt de ernst van het letsel geregistreerd voor het slachtoffer met het meest ernstige letsel.

7 Omdat een slachtoffer meerdere letsels kan oplopen, zijn de aantallen van de individuele letselcategorieën opgeteld meer dan het totaal aantal ongevallen.

3 Omstandigheden van het ongeval

Tabel 3.1 laat zien dat de meeste ongevallen gebeurden terwijl de heftruck achteruit of vooruit reed.

Tabel 3.1 Hoe het voertuig bewoog vlak voor het ongeval

Beweging van de heftruck	Aantal	Percentage
Achteruitrijden	157	51
Vooruitrijden	117	38
Manoeuvreren of draaien	31	10
Onbekend	4	1
Totaal	309	100

Bij de meeste ongevallen werd het voertuig niet op tijd gestopt of kon het niet meer uitwijken, waardoor het in contact kwam met het slachtoffer (zie tabel 3.2).

Tabel 3.2 Wijze waarop de heftruck in contact kwam met het slachtoffer

Wijze van contact	Aantal	Percentage
Voertuig werd niet op tijd gestopt	153	49
Voertuig kon niet meer uitwijken	63	20
Voertuig kwam (plotseling) onbedoeld in beweging	28	9
Voertuig was niet onder controle	13	4
Onbekend	52	18
Totaal	309	100

Tabel 3.3 laat zien dat de meeste slachtoffers bezig waren met activiteiten die geen verband hielden met de heftruck.

Tabel 3.3 Activiteit van het slachtoffer vlak voor het ongeval

Activiteit	Aantal	Percentage
Activiteiten die geen verband houden met het voertuig	260	84
Activiteiten die verband houden met het voertuig		
Besturen van het voertuig van buitenaf	12	4
Begeleiden van een last	7	2
Geven van aanwijzingen aan de bestuurder	8	3
Andere activiteit (onderhouden, schoonmaken, laden/lossen en dergelijke)	18	6
Onbekend	4	1
Totaal	309	100

Voor vijftien specifieke factoren is bekend of ze bijdroegen aan het ongeval (zie tabel 3.4). In het merendeel van de ongevallen bevond het slachtoffer zich in de gevarenzone van het voertuig, wat bij dit type ongevallen voor de hand ligt.⁸ Daarnaast zag de bestuurder vaak het slachtoffer niet op tijd en/of zag of hoorde het slachtoffer het voertuig niet. Verder speelde vaak een rol dat markeringen, signaleringen of barrières ontbraken, onvoldoende zichtbaar of ondeugdelijk waren. Daarnaast droeg vaak bij dat het voertuig onvoldoende signalen gaf of dat de bestuurder het voertuig niet goed bestuurde of beheerste.

Tabel 3.4 Factoren die bijdroegen aan het ongeval

Factor	Wel bijgedragen	Niet bijgedragen/ NvT	Weet niet	Percentage*
Het slachtoffer bevond zich in de gevarenzone	274	31	4	89
De bestuurder zag het slachtoffer niet of niet op tijd om onbekende redenen	218	84	7	72
Het slachtoffer zag of hoorde het voertuig niet	193	105	11	65
Er waren geen markeringen, signaleringen of barrières aangebracht op de route	182	120	7	60
De markeringen, signaleringen of barrières op de route waren onvoldoende zichtbaar of ondeugdelijk	86	210	13	29
Het voertuig gaf geen of onvoldoende signalen	81	204	24	28
Het voertuig werd niet goed bestuurd of beheerst	73	204	32	26
Het voertuig had onvoldoende ruimte om te manoeuvreren of te passeren	70	224	15	24
Het slachtoffer heeft het voertuig niet kunnen ontwijken (bijvoorbeeld doordat hij/zij uitgleed of de snelheid niet goed inschatte)	70	220	19	24
Het ontwerp van het voertuig ontnam het zicht van de bestuurder op het slachtoffer (bijvoorbeeld door de dode hoek)	43	248	18	15
De bestuurder was onvoldoende getraind in het besturen van het voertuig	32	256	21	11
De lading ontnam het zicht van de bestuurder op het slachtoffer	30	267	12	10
Het voertuig was niet goed stilgezet/geparkeerd	28	274	7	9
Het voertuig reed te hard	21	238	50	8
Het voertuig had een technisch defect	8	288	13	3

* Exclusief 'Weet niet'

⁸ Er werd ook uitgevraagd of het slachtoffer dicht bij het voertuig liep of stond. Vanwege de inhoudelijke overeenkomst met vraag of het slachtoffer zich in de gevarenzone bevond, zijn beide factoren gecombineerd in de analyses.

Een aanvullende verkennende patroonanalyse laat zien dat bij een groot deel van de aanrijdingen de bestuurder het slachtoffer niet of niet tijdig opmerkte en/of het slachtoffer het voertuig niet zag of hoorde. Bij een klein deel waarin deze factoren geen rol speelden of zelden werden genoemd speelde mee dat het voertuig niet goed bestuurd of beheerst werd, (plotseling) onbedoeld in beweging kwam of een technisch defect had.⁹

Uit de patroonanalyse blijkt echter geen duidelijke samenhang met andere omstandigheden die kunnen verklaren waarom bestuurder en slachtoffer elkaar niet (tijdig) opmerkten (zie tabel 3.2, tabel 3.3 en 3.4).¹⁰ Daarom is aanvullend een verkennende kwalitatieve analyse van werkgeversrapportages uitgevoerd. In het volgende hoofdstuk worden mogelijke verklaringen besproken.

9 Mogelijke patronen in de omstandigheden waaronder de ongevallen plaatsvonden werden onderzocht met Multiple Correspondence Analysis (MCA). MCA is een verkennende statistische techniek voor categorische gegevens, waarmee mogelijke patronen zichtbaar kunnen worden gemaakt. Analyses werden uitgevoerd in R gebruikmakend van FactoMineR en factoextra. Bron: Lê S, Josse J, Husson F (2008). "FactoMineR: A Package for Multivariate Analysis." *Journal of Statistical Software*, 25(1), 1-18; Kassambara A, Mundt F (2026). *factoextra: Extract and Visualize the Results of Multivariate Data Analyses*. R package version 2.0.0.999. With contributions from Laszlo Erdey (Faculty of Economics and Business, University of Debrecen, Hungary). Zie de methodologische bijlage.

10 De MCA analyse liet zien dat in ongevallen waarin bestuurder en slachtoffer elkaar niet opmerkten, ook de markering, signalering of barrières ontbraken, onvoldoende zichtbaar of ondeugdelijk waren. Hoewel dit wel vaak een rol speelde, geeft het geen verklaring voor het elkaar niet opmerken.

4 Hoe kan het dat bestuurder en slachtoffer elkaar niet opmerken?

De verkennende kwalitatieve analyse van de werkgeversrapportages wijst op twee verklaringen voor situaties waarin bestuurder en slachtoffer elkaar niet tijdig opmerkten: fysieke zichtbelemmeringen en aandachtsblindheid.

Fysieke zichtbelemmeringen

Obstakels of objecten kunnen het zicht blokkeren waardoor men elkaar te laat in de gaten heeft. Het kan gaan om vaste elementen in de ruimte, zoals stellingen of kunststof flappen, maar ook om tijdelijke obstakels, zoals pallets of voertuigen.

In een recyclingbedrijf was een medewerkster bezig met het handmatig uitsorteren van textiel aan een sorteerband. Na haar dienst liep zij vanaf de band door de bedrijfshal naar de uitgang. Op dat moment verplaatste een collega balen textiel met een heftruck en reed daarbij achteruit. Opgestapelde balen belemmerden zijn zicht. De bestuurder zag de medewerkster niet en zij zag de heftruck niet. Een aanrijding volgde, met een beenbreuk tot gevolg.

Ook kan het gebeuren dat de heftruck het zicht van de bestuurder op het slachtoffer blokkeert.

In een magazijn keek een heftruckbestuurder voor het achteruitrijden in beide spiegels en over haar schouder, maar zag haar collega die op enkele meters afstand stond niet: hij bevond zich precies achter het achterframe van de heftruck. Hij was bezig met het inspecteren van stellingen. Een aanrijding volgde.

Bij een fruitteler liep een medewerker vlak langs een stilstaande heftruck met draaiende motor. Op het moment dat hij zich in de linker dode hoek van de heftruck bevond, reed de bestuurder vanuit stilstand achteruit en raakte hem, met een gebroken voet tot gevolg. Beiden waren zeer getraind en ervaren.

Ook beperkt zicht door lichtomstandigheden of de inrichting van de werkruimte kunnen bijdragen aan het elkaar niet tijdig zien. Zo werd in een rapportage beschreven dat een werknemer tijdelijk minder goed zag door de overgang van een donkere naar een lichte ruimte.

In een bandenfabriek liep een werknemer een loods in om even naar de wc te gaan. Zijn ogen moesten wennen aan de overgang van het felle buitenlicht naar de donkere ruimte, waardoor hij kortstondig minder goed zag. Zijn collega was op dat moment banden aan het verplaatsen met een heftruck. Doordat die met geheven last reed, had ook hij minder goed zicht. Bestuurder en slachtoffer merkten elkaar niet tijdig op. Het slachtoffer werd over zijn heen gereden en nog meters over de grond meegesleurd.

Aandachtsblindheid

Bij lang niet alle ongevallen waarin bestuurder en slachtoffer elkaar niet zagen was sprake van fysieke zichtbelemmeringen. Uit de werkgeversrapportages blijkt dat de bestuurder en/of het slachtoffer in deze gevallen de ander wel had(den) kunnen opmerken, maar deze niet bewust registreerden. Ze waren bijvoorbeeld geconcentreerd aan het werk, in gesprek, bezig met het herstellen van zaken, afgeleid of in gedachten verzonken. Dit past bij het psychologisch fenomeen aandachtsblindheid, ook wel bekend als *inattentional blindness*.¹¹ Verwant hieraan is aandachtsdoofheid (*inattentional deafness*), oftewel het niet bewust registreren van (over)duidelijke geluidssignalen omdat de aandacht bij iets anders is.^{12,13}

Aandachtsblindheid: 'Je ziet het pas als je het doorhebt'

Aandachtsblindheid ontstaat doordat het brein slechts een beperkte capaciteit heeft om informatie te verwerken. Daardoor kan zelfs iets belangrijks of gevaarlijks dat zich in het gezichtsveld afspeelt onopgemerkt blijven. Daarbij worden onverwachte signalen minder snel opgepikt dan signalen die aansluiten bij de taak waar men mee bezig is. De kans op aandachtsblindheid is groter wanneer iemand sterk gefocust is op een specifieke taak, zeker in een omgeving met veel prikkels. Aandachtsblindheid kan optreden bij de bestuurder, bij het slachtoffer of bij beiden.

Uit de werkgeversrapportages blijkt dat bij meerdere ongevallen sprake was van een sterke taakfocus bij de bestuurder en/of het slachtoffer. Bestuurders zijn bijvoorbeeld geconcentreerd aan het manoeuvreren, lossen of verplaatsen van goederen. Slachtoffers zijn bijvoorbeeld bezig met het oprapen van gevallen documenten, het geven van werkinstructies of het rechtzetten van een lading. Een sterke taakfocus kan ertoe bijdragen dat de ander niet bewust wordt opgemerkt.

In een distributiecentrum van een supermarktketen haalde een medewerkster goederen met de hand uit een stelling en plaatste deze op een pallet. Zij stond met haar rug naar de ingang van het magazijn toen een collega het distributiecentrum kwam binnenrijden met een palletwagen. De bestuurder moest goederen die bij de ingang van het magazijn stonden naar andere plekken brengen en raadpleegde daarbij zijn handscanner voor de exacte locaties. Hij zag daardoor zijn collega over het hoofd en reed haar aan.

Het risico dat men de ander niet bewust ziet, kan toenemen in een drukke, lawaaiige of onoverzichtelijke omgeving. In zulke situaties moet het brein meer prikkels verwerken, waardoor (onverwachte) gebeurtenissen minder snel worden opgemerkt.

In de hal van een visafslag keek een heftruckbestuurder bij het binnenrijden naar links en rechts. Het was veel drukker dan normaal bij de doorgang; collega's van een andere afdeling en externe partijen waren aanwezig. Tegelijk stak een collega over op een ongebruikelijke plek. De bestuurder zag hem pas op het moment van de aanrijding. De combinatie van veel prikkels en een onverwachte looproute maakte dat beiden elkaar niet tijdig opmerkten.

11 Bron: Mack, A. & Rock, I. (1998). Inattentional blindness. MIT Press; Simons, D. J., & Chabris, C. F. (1999). Gorilla's in our midst: Sustained inattention blindness for dynamic events. *Perception*, 28(9), 1059-1074.

12 Bron: Dalton, P., & Fraenkel, S. N. Gorilla's we have missed: Sustained inattentional deafness for dynamic events. *Cognition*, 124(3), 367-372.

13 Aandachtsdoofheid is ook relevant in de context van aanrijdingen met heftrucks, omdat die uitgerust kunnen zijn met waarschuwingsgeluiden. Aandachtsdoofheid hebben we in dit kader niet verder geanalyseerd.

Daarnaast worden situaties beschreven waarbij miscommunicatie of misinterpretatie een rol speelt. Iemand verwacht bijvoorbeeld alleen te zijn of verwacht de ander op een andere plek. Daardoor wordt de aanwezigheid van de ander niet bewust geregistreerd, ook al is die persoon feitelijk wel zichtbaar.

In een bouwbedrijf bracht een medewerker met een heftruck platen van een vorige klus naar buiten om ruimte te maken. Zijn collega besloot, zonder dit te melden, alvast te helpen door het materiaal voor de volgende opdracht buiten te zetten. Daardoor liep deze collega onverwacht kort achter de achteruitrijdende heftruck langs. Geluid- en lichtsignalen werkten naar behoren en de twee werkten al jaren samen. Toch registreerde geen van beiden de ander tijdig: de bestuurder verwachtte niemand achter zich en zijn collega was gericht op zijn eigen taak. Hij werd aangereken en brak daarbij zijn enkel.

Ook werkroulines of vaste patronen kunnen ertoe leiden dat men geen rekening houdt met de (onverwachte) aanwezigheid van een ander. Wanneer op een plek normaal gesproken nooit iemand loopt of rijdt, kan de verwachting ontstaan dat de situatie veilig is. Het risico is dat afwijkingen van de routine niet bewust worden opgemerkt.

In een magazijn liep een medewerker zijn vaste ronde en controleerde en corrigeerde locatielabels op stellingen. Het was werk dat hij wekelijks op dezelfde manier uitvoerde. Er was geen sprake van stress of werkdruk; het was een rustige dag en hij lag goed op schema. Een heftruck met last naderde hem. Toch lag hij, in zijn beleving, uit het niets op de grond: hij had de naderende heftruck niet gezien en niet gehoord. Zelfs de blauwe lichtvlek van het signaallicht, dat juist bedoeld is om voetgangers te attenderen op een naderend voertuig, was niet tot hem doorgedrongen.

Ten slotte wordt in enkele werkgeversrapportages verwezen naar omstandigheden zoals haast, tijdsdruk of persoonlijke zorgen. Zulke factoren kunnen de beschikbare aandacht verminderen en daarmee het risico vergroten dat gevaarlijke situaties niet bewust worden gezien.

5 Voorgenomen maatregelen om heftruckongevallen te voorkomen

Aan werkgevers wordt in de meeste gevallen gevraagd om zelf een onderzoek uit te voeren naar de directe en achterliggende oorzaken van het arbeidsongeval en de bevindingen vast te leggen in een werkgeversrapportage, inclusief verbeterplan. Deze rapportage wordt getoetst door de Arbeidsinspectie. Deze paragraaf heeft als doel het brede scala aan voorgenomen maatregelen te beschrijven uit de werkgeversrapportages die zijn opgesteld naar aanleiding van aanrijdingen door heftrucks.

Maatregelen gericht op de bron

Een aantal werkgevers neemt zich voor om niet langer met heftrucks te werken of het aantal heftrucks of heftruckbewegingen te verminderen.

Maatregelen om heftrucks en mensen te scheiden

De analyses in hoofdstuk 3 laten zien dat de meeste aanrijdongevallen uiteindelijk plaatsvinden doordat slachtoffers in de gevarenszone van de heftruck kwamen. Veel voorgenomen maatregelen zijn gericht op het scheiden van heftruck- en loopbewegingen. Naast het plaatsen van markeringen en fysieke barrières, duidelijke looproutes en gescheiden verkeersstromen, noemen werkgevers organisatorische maatregelen zoals afspraken dat heftrucks niet gebruikt mogen worden tijdens pauzes of dat chauffeurs tijdens het laden en lossen hun vrachtwagen niet verlaten. Verder noemen werkgevers betere planning en coördinatie van taken, zodat duidelijker is wie op welk moment waar werkt en onverwachte bewegingen worden voorkomen.

Maatregelen om elkaar sneller en beter op te merken

Aanrijdongevallen gebeuren vaak doordat bestuurder en slachtoffer elkaar niet (tijdig) opmerken. Maatregelen om de waarneembaarheid te vergroten worden dan ook vaak genoemd door werkgevers. Het gaat bijvoorbeeld om aanpassingen in de werkruimte, zoals betere verlichting of het plaatsen van (bol)spiegels en om aanpassingen aan de heftruck, zoals sensoren voor het achteruitrijden. Sommige werkgevers geven daarnaast aan te zoeken naar AI-toepassingen om aanwezige personen sneller te detecteren. Ten slotte worden maatregelen genoemd om de zichtbaarheid van werknemers te vergroten, zoals het dragen van reflecterende kleding.

Maatregelen gericht op het beter beheersen van de heftruck

Werkgevers noemen ook dat zij willen inzetten op meer en betere training van bestuurders. Daarmee willen zij voorkomen dat ongevallen ontstaan doordat een bestuurder onvoldoende getraind is of de heftruck niet goed beheerst. Het inbouwen van autorisatiesystemen moet voorkomen dat werknemers zonder training een heftruck kunnen besturen. Ook noemen werkgevers dat zij snelheidsbegrenzers willen inbouwen. Tot slot noemen werkgevers dat zij willen inzetten op betere kwaliteit en kwaliteitsbewaking van heftrucks, bijvoorbeeld periodieke controles om technische defecten te voorkomen.

Maatregelen gericht op risico-inventarisatie en planvorming

Naast concrete verbetermaatregelen is er in de werkgeversrapportages aandacht voor het beter in kaart brengen van de risico's die heftrucks met zich meebrengen. Het gaat onder meer om het actualiseren van de RI&E en het opstellen of bijwerken van verkeersplannen waarin de verschillende verkeersstromen zijn uitgewerkt. Ook noemen werkgevers het verbeteren van de werkinstructies, bijvoorbeeld door deze in verschillende talen beschikbaar te stellen, het aanstellen van een preventiemedewerker of het structureel evalueren van genomen maatregelen.

Maatregelen gericht op instructies en onderricht

Werkgevers doen ook voorstellen om de bestaande werkinstructies te verbeteren, werknemers beter te trainen en vaker samen te komen, bijvoorbeeld in toolboxsessies, om te stimuleren dat er veiliger gewerkt wordt en het veiligheidsbewustzijn versterkt wordt. Werkgevers verschillen sterk in aanpak. Sommige werkgevers kiezen ervoor om hun werknemers een formulier met veiligheidsinstructies te laten ondertekenen, terwijl andere werkgevers voor een vrijere vorm kiezen waarbij er gezamenlijk gereflecteerd wordt op het ongeval om daar samen lessen uit te trekken en zo het veiligheidsbewustzijn te vergroten.

Maatregelen gericht op toezicht en naleving door de werkgever

Werkgevers stellen daarnaast maatregelen voor om het toezicht op de uitvoering van maatregelen te versterken. Voorbeelden zijn het beter bijhouden of een heftruckbestuurder over de benodigde certificaten beschikt of het controleren of iedereen de juiste werkinstructies heeft ontvangen. Naast de rol van de preventiemedewerker wijzen werkgevers op het belang van (voorbeeld)gedrag van leidinggevenden, hun verantwoordelijkheid op het aanspreken van medewerkers op onveilige situaties en dat medewerkers elkaar onderling aanspreken op onveilige situaties. Tot slot wordt de invoering van een sanctiebeleid genoemd om medewerkers die onveilig gedrag vertonen effectiever aan te kunnen aanspreken.

Maatregelen gericht op creëren van een rustigere werkomgeving

Ten slotte noemen werkgevers maatregelen om de werkomgeving rustiger en overzichtelijker te maken. Voorbeelden zijn het verminderen van werkdruk, het beperken van afleiding door radio's en andere prikkels of het verminderen van multitasking.

Reflectie

Veel van de door werkgevers voorgenomen maatregelen zijn organisatorisch van aard. Het gaat dan bijvoorbeeld om afspraken over verkeersstromen, bevoegdheden, planning, instructies en toezicht. Zulke maatregelen kunnen bijdragen aan veiliger werken.

De analyse in hoofdstuk 3 laat zien dat aanrijdingen, waarbij bestuurder en slachtoffer elkaar niet bewust opmerkten, met uitsluitend organisatorische maatregelen waarschijnlijk niet altijd kunnen worden voorkomen. Ook bij ervaren werknemers, werkende signalen en bestaande instructies kan aandachtsblindheid optreden.

Bronaanpak en technische maatregelen lijken daarom effectieve maatregelen om heftruckaanrijdingen te voorkomen. Bronaanpak betekent dat de heftruck niet meer gebruikt wordt of het gebruik sterk wordt verminderd. Technische maatregelen kunnen helpen in situaties waar mensen elkaar niet bewust en tijdig opmerken, bijvoorbeeld door aanrijddetectiesystemen en automatische afremsystemen.

Deze publicatie is een uitgave van:
Nederlandse Arbeidsinspectie

Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag
T 0800 51 51

September 2026