

Interne verkeersplannen

Bedrijfsruimten: inrichting, transport en opslag

Auteur: Ronald M. Simonis

Uitgave: SDU - 2014



Aan welke eisen moet u voldoen bij de inrichting of betrekking van bedrijfsruimten? Wat is goede verlichting? Is de mechanische ventilatie in orde? Zijn de transport- en vluchtroutes veilig? ... Deze uitgave geeft antwoord op al uw vragen. Alle voorzieningen die bij de inrichting van bedrijfsruimten aan bod komen, worden nauwkeurig beschreven. Het is een onmisbaar naslagwerk voor ontwerpers en inrichters van bedrijfsruimten. Maar ook de gebruiker van dergelijke ruimten heeft met dit voorlichtingsblad waardevolle informatie tot zijn beschikking. Bedrijfsruimten: inrichting, transport en opslag geeft de handreikingen om aan de wettelijke richtlijnen uit de arbowet- en -regelgeving te voldoen.
bron: sdu.nl

Uitwerking van het intern verkeersplan bij Mars Belgium

Auteur: Peter Cools

Presentatie uit: PreNNE 2010

Aanbrengen van wegmarkeringen: lessen uit inspecties

Artikel uit: Prevent Actua - 2018

Prebes Award winnaar niveau 3: intern verkeersplan Verduyn nv

Auteur: Marleen Plasman

Artikel uit: Veiligheidsnieuws - 2012

Zeven ingrediënten voor veilig intern verkeer

Auteur: Kristel Weyns

Artikel uit: Nieuwsbrief Arbeidsveiligheid - 2018

Herziening van een intern verkeersplan

Auteur: Naomi Dutoit

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Syntra West - 2017

We beschikten al over een goede onthaalprocedure en het onthaalmoment werd al goed georganiseerd maar er zijn nog zaken die zeker toegevoegd moeten worden. Bij het onthaal van het bediende personeel moet de rol van de PA nog beter en duidelijker aan bod komen. Ons veiligheidsbeleid en maatregelen moeten duidelijk gecommuniceerd worden naar iedereen. Hiervoor moeten onze veiligheidsdoelstellingen wel eerst duidelijk bepaald en uitgeschreven worden. Wij beschikken binnen de firma wel over een duidelijke visie, missie en waarden (zie punt 5.3), een charter (zie bijlage 4) maar nog niet (zoals eerder aangehaald) over een volledige en duidelijke veiligheidsdoelstelling die tevens door iedereen gekend is.

Bij het onthaal van de bedienden zouden volgende zaken nog beter toegelicht moeten worden:

- ergonomisch organiseren van de werkplek (beeldschermwerk)
- >Hoe? Door toelichting, informeren en opleiding
- >Verwijzing naar:
 - de brochure in topvorm achter je bureau (ATTENTIA)
 - de link: <https://overheid.vlaanderen.be/checklist-zelfbeoordeling-beeldschermwerkplek>
 - toelichting noodprocedure, evacuatie, verzamelpunt,
 - toelichten wie onze hulpverleners zijn en hoe je deze kan bereiken
 - overlopen functieomschrijving, taken en verantwoordelijkheden

Deze belangrijke zaken worden tot nu toe nog niet altijd bij elk onthaal vermeld aan de nieuwe werknemer. Of soms gebeurt dit pas na enkele weken. Nochtans zou iedereen vanaf het 1^{Supplementste} moment van deze zaken op de hoogte moeten zijn. Een belangrijke reden dus om onze onthaalprocedure en onthaalmoment te herzien en aan te vullen! Alvast een punt dat opgenomen werd in ons GPP.

Promotor: Pieter Bolle

Intern Verkeersplan VU Brussel - Campus Etterbeek

Auteur: Heidi Geudens

Eindwerk Preventieadviseur niveau 2 - Provinciaal Veiligheidsinstituut - 2016

De hiërarchische lijn werden drie doelstellingen voor het intern verkeersplan geformuleerd:

Doelstelling 1: Een betere beheersbaarheid van het intern verkeer in het algemeen en de gemotoriseerde voertuigen in het bijzonder (autos, lichte vracht, zware vracht, werkvoertuigen). Daarbij de opties bekijken om het aantal gemotoriseerde voertuigen terug te dringen, enerzijds omwille van veiligheidsoverwegingen, anderzijds vanuit de duurzaamheidsvisie.

Doelstelling 2: Het optimaliseren van de signalisatie om de verkeersstromen beter te leiden.

Doelstelling 3: Het optimaliseren van de veiligheid van voetgangers en fietsers op de interne wegen naar infrastructuur en gebruik.

Elke doelstelling werd geformuleerd met het oog op één enkel hoger doel, namelijk het vermijden van menselijk leed of letsel en het terugdringen van het risico op (menselijke) schade tot een aanvaardbaar minimum.

Promotor: Frédéric Decourtray

Interne verkeersplanning en organisatie op werkpostniveau bij stukgoedbehandeling in de Haven van Antwerpen

Auteur: Peter Giebeler

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Provinciaal Veiligheidsinstituut - 2018

Dit eindwerk behandelt alle stappen die men in acht moet nemen bij de uitwerking van een interne verkeersplanning en werkorganisatie bij het behandelen van stukgoed onder de kraan in de haven van Antwerpen. Startend vanuit de maatregelen uit ST-RIE-119, wordt deze risicoanalyse in de praktijk bekeken. Situaties zijn onder de loep genomen, gestandaardiseerd en uitgetekend. De belangrijkste maatregelen worden verduidelijkt in dit eindwerk. De bedoeling is dat zowel havenarbeiders als bestuurders van havenvoertuigen weten waar ze zich in een veilige zone kunnen bevinden en waar ze tijdens de operaties mogen komen. De nadruk ligt op de werkvoorbereiding en op het gebruik van de juiste arbeidsmiddelen, afgestemd op de te behandelen goederen. Uit dit eindwerk blijkt dat er dagelijks door iedereen gewerkt moet worden om het veiligheidsniveau te verhogen. Het uitvoeren van een take-5, werkvoorbereiding en sensibilisering zijn hiervoor belangrijke hulpmiddelen.

Promotor: Frank Brys

Uitwerken intern verkeersplan Zuidnatie Becomar

Auteur: Jan Lieckens

Bachelorscriptie Integrale Veiligheid - AP Hogeschool - 2019

Inleiding

Zuidnatie is een familiebedrijf welke zich specialiseert in de op- en overslag van allerlei goederen, zowel bulk, breakbulk als containers.

Het hoofdkantoor is gevestigd op de Antwerpsebaan 1 (kaai 614) te Antwerpen.

De goederen komen toe via schip, trein of vrachtwagen, Zuidnatie lost deze goederen en slaat deze op in de magazijnen of open lucht. Vervolgens worden, op vraag van de klant, deze goederen geladen op ofwel schip, trein of vrachtwagen.

Het transport van goederen wordt in principe niet gedaan door Zuidnatie maar Zuidnatie is hier wel op voorzien. Wanneer de klant dit wenst kan Zuidnatie door middel van een beperkt wagenpark goederen transporteren.

Promotor: Inge Froidmont en Rudi Van de Putte

Voorstel voor intern transportplan : op basis van één gevaarlijke zone

Auteur: Davy Oonincx

Eindwerk Preventieadviseur Niveau 2 - Provinciaal Veiligheidsinstituut - 2016

Een intern transportmiddel kan dodelijk zijn als de bestuurder de bewegingen en kracht niet onder controle heeft. Het heeft een hoog eigen gewicht en kan zware lading vervoeren. Ook wanneer een intern vervoersmiddel langzaam rijdt, bouwt deze steeds meer voorwaartse kracht op. U hoeft dan maar 1 verkeerde beweging te maken en de lading en het intern transportmiddel gaan elk hun eigen weg. Iedere dag gebeuren er in de logistieke sector ongelukken met deze interne transportmiddelen. Sommige bestuurders zijn niet goed getraind, anderen vergeten wat ze geleerd hebben of bestuurders worden nonchalant. Binnen Ingram micro, waar ik tewerkgesteld ben, zijn er tot dusver geen dergelijke ongevallen gebeurd, maar wel met regelmaat bijna-ongevallen; reden genoeg voor mij om dit verder te gaan onderzoeken. In dit eindwerk kunt u een eerste stap zien richting de implementatie van een intern transportplan binnen het bedrijf waar ik werk. Om de grootte van het eindwerk in te perken heb ik tezamen met mijn promotor besloten om een deel van het pand, wat totaal 34000m² betreft, onder de loep te nemen; dit wordt de zogenoemde pallet area genoemd. Een bepaalde zone in het pand waar veel intern verkeer rijdt en de frequentie van de bijna-ongevallen het hoogst reikt zal namelijk een eyeopener kunnen zijn voor het bedrijf. Bevat: 5x5-matrix, werkpostfiche, veiligheidsinstructie, LMRA, proces motiveren van HL

Promotor: Jef van Regenmortel

Reduceren van risico's/ongevallen door intern verkeersplan bij Janssens Smeets NV

Auteur: Inge Roosen

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Descon - 2014

Ik dacht dat een intern verkeersplan een duidelijk omlijnd thema was maar niets is minder waar. Het is meer dan alleen maar lijnen trekken op de grond en bordjes plaatsen. Er is gebleken dat een scheiding van de verkeersstromen niet mogelijk is. Daarom moet er aandacht besteed worden aan oplossingen die de risico's verminderen of wegwerken. Dit kan gedaan worden door duidelijkheid te scheppen voor alle partijen die zich op het bedrijfsterrein bewegen. De verantwoordelijkheid van de hiërarchische lijn komt hier ook naar boven. Zij moet er op toezien dat een opleiding/opfrissing voorzien wordt van de heftruckchauffeurs en bulldozerchauffeur. Zij moet er voor zorgen dat er een checklist wordt opgemaakt voor zowel heftruck als bulldozer om er voor te zorgen dat deze dagdagelijks worden gecontroleerd om zo sneller te kunnen anticiperen op mankementen (die eventueel schade kunnen aanrichten door het gebruik ervan). Derden moeten ook op de hoogte worden gebracht en er moet op toegezien worden dat zij zich aan de afspreken houden. Ook moet de hiërarchische lijn er op toezien dat de vlotte doorstroming op het terrein gegarandeerd wordt en indien nodig moet zij maatregelen voorstellen ter optimalisatie. Ook moeten alle werknemers de commentaren/kritieken, gegeven door klanten/transporteurs, doorgeven aan de hiërarchische lijn, zodat ook daar rekening mee kan gehouden worden. Verkeer is geen statisch gegeven. Er moet dus op toegezien worden dat een evaluatie op regelmatige basis wordt uitgevoerd en dat daar de nodige conclusies worden uitgetrokken. Op basis van die conclusies moeten de nodige aanpassingen uitgevoerd worden. Het is nogal evident dat niet alle risico's kunnen worden vermeden. Dit eindwerk is een eerste stap om verkeersveiligheid op het terrein door middel van een intern verkeersplan te verhogen. Dit eindwerk is zeker niet volledig en dus ook niet klaar. Maar ik hoop dat dit een aanleiding zal zijn voor een continue evaluatie en verbetering.

Promotor: Michel Raveyts

Interne verkeersveiligheid zonder omwegen

Auteur: Koen Sohier

Eindwerk preventieadviseur niveau II

Onderscheiding: Winnaar Prebes award - Syntra West - 2015

De kerndoelstelling van dit eindwerk is het doorlichten van het intern verkeer, het in kaart brengen van knelpunten en het voorstellen van zodanige aanpassingen aan het intern verkeersplan waarmee medewerkers van alle niveaus zich kunnen vereenzelvigen voor het toepassen ervan in de praktijk opdat een stevig draagvlak dit verkeersplan gedurende lange tijd op de werkvloer zou kunnen ondersteunen. De weg hiernaartoe vereist vooreerst een goede observatie & inventarisatie van bestaande situaties en ook de registratie van wat er

dagelijks zoal fout loopt (of kan lopen) op een bedrijfsterrein van een 10-tal ha groot waar enkele honderden mensen zich op bewegen tijdens de uitvoering van hun dagtaak. Een degelijke risico-evaluatie gevolgd door een prioriteitsbepaling dient uit te monden in een plan van aanpak op verschillende gebieden: o De nodige aanpassingen aan de inrichting van de infrastructuur, maximaal rekening houdend met de preventiehiërarchie. o Een concrete gedragscode voor de weggebruikers. o Informeren, sensibiliseren & opleiden van de deelnemers aan het intern verkeer. Het onderwerp leent zich volgens mij niet tot een (te) enge benadering. Alleen al bij het nalezen van de relevante wetgeving worden de raakpunten met veel punten uit de Codex snel duidelijk. Arbeidsplaatsen, mobiele arbeidsmiddelen, signalering, manueel hanteren van lasten, jongeren, PBM's, Een grondige beschrijving van het bedrijf en de processen is een noodzakelijke basis om goed te kunnen begrijpen hoe het intern verkeer ontstaat, wie de deelnemers zijn, waarom er conflictsituaties ontstaan en waar de belangrijkste knelpunten zich aanbieden. Terloops wordt ook aandacht besteed aan de achterliggende motieven voor een degelijke preventieve aanpak. Ik heb tevens geprobeerd een kosteninschatting te maken van de voorgestelde preventie maatregelen ter voorkoming van risico's die kunnen leiden tot verlies en schade. We leven nu eenmaal in een maatschappij waar we zelfs als het om veiligheid en gezondheid gaat niet naast het kosten-baten principe heen kunnen. De risico-inventarisatie is vooral gebaseerd op interviews met leidinggevend en eigen observatierondes waarin aan de hand van fotos heel wat onveilige situaties en handelingen zijn vastgelegd, aangevuld met honderden nuttige meldingen van medewerkers op de werkvloer die gedurende 2 ½ jaar zijn verzameld. Niet altijd eenvoudig is een realistische inschatting maken van de risico's. Binnen de McBride Group hanteert men de Kinney methode aangevuld met een aantal criteria die de interpretatie van de waarschijnlijkheid, blootstelling en ernst iets vergemakkelijken. Het is dan ook aan de hand van dit model dat de prioriteitslijst van risico's is samengesteld. De aanpak van de risico's vertaalt zich in een samenspel van verbeteringsvoorstellen op organisatorisch vlak, verbeteringen aan de uitrusting van de arbeidsplaats en het gevoelig maken van de medewerkers voor de gevolgen van onveilig gedrag in het interne verkeer. Het is een lijvig werk geworden, sterk afwijkend van het vooropgestelde maximum volume. Hiermee is het zeker niet de bedoeling geweest zoveel mogelijk pagina's vol te krijgen maar wel een visueel aantrekkelijk en vlot leesbaar geheel te creëren dat zoveel mogelijk relevante informatie bijeen brengt. Bedrijf: McBride Group, producent en distributeur van huishoudelijke reinigingsmiddelen en persoonlijke lichaamsverzorgingsproducten .
Promotor: Pieter Verzyck

Het intern verkeersplan bij HAVI Logistics

Auteur: Els Thys

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Descon - 2016

HAVI Logistics is een logistiek dienstverlener in de foodsector met een netwerk door heel Europa en Azië. Logistiek omvat alle activiteiten die nodig zijn om goederen op tijd op de juiste plaats te krijgen, m.a.w.: goederenontvangst; opslag van goederen; het verplaatsen van goederen d.m.v. intern transportmaterieel; orderpicking van bestelling per klant; distributie naar de klant. Al deze activiteiten gebeuren bij HAVI Logistics vanuit het magazijn, opgedeeld in 3 verschillende temperatuurzones: droogmagazijn en -docks (omgevingstemperatuur), koelcel en -docks (+4°C) en vriescel (-22°C).

Tijdens mijn observatierondgang van de huidige situatie, heb ik pas een goed beeld gekregen van de verschillende verkeersstromen en over de risico's die logistiek met zich meebrengt:

- er is heel wat kruisend verkeer; - zwakke weggebruikers worden niet of onvoldoende gescheiden;
- de verkeersdensiteit is te hoog op bepaalde locaties (zie ook §6.3);
- de infrastructuur is onvoldoende aangepast en gebufferd tegen aanrijdingen, Bovendien maakt het gedrag van de mens de werkomgeving nog risicovoller.

Al gauw kwam naar boven dat dit risico beeld onvoldoende duidelijk en gekend bleek te zijn. Nochtans heeft de aanwezigheid van deze verschillende verkeersstromen al vaak geleid tot een zeer onveilige situatie of arbeidsongeval (zie ook § 6.1).

Een risicoanalyse is bijgevolg dan ook noodzakelijk om de ernst hiervan aan te tonen.

Promotor: Rudy De Vuyst

Intern verkeersplan: Peleman Industries n.v

Auteur: Daniel Van den Brande

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Provinciaal Veiligheidsinstituut - 2015

Plan van aanpak

Er zijn verschillende achtereenvolgende stappen die tot het uiteindelijke resultaat van dit eindwerk leiden. De fasering van dit eindwerk is opgesplitst in vijf delen.

- a. Inventarisatie van alle bestaande instructies, procedures, documenten en wetgeving met betrekking tot dit eindwerk.
- b. Uitgangspunten vastleggen

*Scope van het eindwerk m.a.w. wat hoort erbij en wat niet.

* Identificeren van de verschillende verkeersstromen en deze in kaart brengen. Er zijn drie verschillende mobiele arbeidsmiddelen die nu zonder een intern verkeersplan en zonder bestaande voorrangregels in de productiehallen rondrijden, elkaar kunnen kruisen en bijgevolg ook mogelijk hinderen. Naast deze mobiele arbeidsmiddelen zijn er ook voetgangers (bezoekers, eigen personeel of derden) die zich mengen met het verkeer.

* De doelstelling van de directie Peleman Industries is om voor alle restrisico's tot een lager risiconiveau te komen met als algemene norm een klasse 1. Dit op basis van 14-punten risicograaf als methodiek, daar dit een vertrouwde materie is binnen de organisatie.

c. Risico inventarisatie en evaluatie bestaande situatie

* Ontdekken van de probleempunten op basis van gesprekken en rondgangen.

* Opsomming van alle maatregelen die al bestaan binnen het bedrijf. Bij de risico-evaluatie wordt dan ook rekening gehouden met deze maatregelen. We gaan wel evalueren of deze geïmplementeerde maatregelen al dan niet andere of in slechtse geval grotere risico's veroorzaken. Hiervoor is een multidisciplinair team samengesteld met volgende samenstelling

- Drie leden Interne Dienst (IDPBW)

- Afgevaardigde Comité

- Productiemanager

- Stockverantwoordelijke Voor het beoordelen van de verschillende waarden van de 14-punten risicograaf wordt als resultaat het gemiddelde genomen van de groep. *Er wordt gebruikt gemaakt van een checklist, ontvangen via Externe Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk, welke mits kleine aanpassingen op maat voor ons bedrijf belangrijke aspecten in zake een intern verkeersplan gaat benadrukken zodat deze zeker worden meegenomen.

d. Beheersmaatregelen en risico evaluatie

*Het multidisciplinair team opgericht bij de vorige fase wordt uitgebreid met twee medewerkers nml. bedienaar heftruck en bedienaar elektrische stapelaar.

*Vanuit het MUOPO-model worden de verschillende factoren die de veiligheid beïnvloeden in kaart gebracht. Er wordt bewust voor de MUOPO methodiek gekozen omdat deze bekend is binnen de organisatie.

* Vervolgens wordt door het samengestelde team een nieuwe evaluatie gemaakt van de risico's. Voor het beoordelen van de verschillende waarden van de 14-punten risicograaf wordt als resultaat het gemiddelde genomen van de groep.

e. Beheersing en dynamiek

* De adviezen voortvloeiend uit dit eindwerk worden besproken op het Comité Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW).

* Hieraan voorafgaand is het gebruikelijk binnen de organisatie om de voorgestelde maatregelen SMART uit te werken. De verantwoordelijke hiervoor is afhankelijk van de maatregel en het is ook niet zo dat de verantwoordelijke automatisch de uitvoerder gaat zijn.

*In het besluit van dit eindwerk wordt opgenomen hoever het bedrijf staat met de implementatie van de maatregelen en welke maatregelen die niet in aanmerking worden genomen. Het eindwerk, incl bijlagen, is eigen werk, tenzij anders vermeld.

Promotor : Frederic Decourtray

Intern Verkeersplan: voor een veilig intern transport bij Joos Rotamail

Auteur: Carin Van den Broeck

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Provinciaal Veiligheidsinstituut - 2015

Joos Rotamail maakt deel uit van Group Joos. De hoofdactiviteit van Joos Rotamail is het maken van diverse soorten drukwerk. Een inspecteur van de FODWASO gaf tijdens een routinebezoek in 2013 het advies om te werken aan een betere scheiding tussen goederen- en personenverkeer. Een actiepunt van het JAP2014; een **INTERN VERKEERSPLAN**, werd het onderwerp voor mijn eindwerk. De **doelstelling is te komen tot een veiliger intern transport** zowel buiten op het bedrijfsterrein, als binnen op de werkvloer. De aanpak gebeurde in samenwerking met een werkgroep. De deelnemers waren werknemers uit diverse afdelingen waarvan sommigen lid van het Comité, de Ondernemingsraad of van de hiërarchische lijn. De genoteerde risico's werden ondergebracht in het MUOPO-model en de evaluatie gebeurde via de 2-dimensionale risicomatrix. De discussies waren soms verhit en de meningen omtrent Kans en Effect van een risico lagen soms ver uit elkaar. Het was bij momenten een ware evenwichtsoefening om tot een consensus te komen. Kenmerkend was wel het enthousiasme en de medewerking van de groepsleden. De preventie maatregelen werden gegoten in een actieplan, de verantwoordelijke uitvoerders aangeduid en de streefdata vastgelegd. We hebben de eerste contacten gelegd voor externe opdrachten en al enkele verbetermaatregelen werden uitgevoerd. Een sleutelement tot succes in het hele verbeterproces ligt bij de hiërarchische lijn. Een ander cruciaal element is de communicatie naar de medewerkers. We dienen te rekenen op de inzet en de betrokkenheid van alle actoren wil het project slagen.

Promotor : Frédéric Decourtray

Intern verkeersplan bij Northfreeze NV

Auteur: Tinneke Van Thienen

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Syntra West - 2017

Northfreeze kent verkeer van mensen, machines en goederen. Waar verschillende verkeersstromen samenkomen, ontstaat een verhoogd risico op ongevallen. De scope van deze studie is de kans op ongevallen op de werkvloer verminderen door de verkeersstromen beter te organiseren. Dit zal gebeuren door samen met deelnemers van de betrokken partijen het intern verkeer te observeren, analyseren en daarna verbeteringen voor te stellen. In de eerste plaats zullen de mogelijke gevaren in verband met intern verkeer geïdentificeerd worden. Daarvoor wordt het bedrijf in verschillende zones opgedeeld en wordt een risico inventaris opgesteld. Om te bepalen welke van de opgesomde gevaren een reëel risico vormen, zal de Kinney methode gebruikt worden. Bij deze methode wordt rekening gehouden met de kans dat het gevaar voorkomt, het gevolg van het gevaar en de blootstelling van de medewerkers. Voor de geselecteerde risico's zullen, in overleg met enkele werknemers, preventiemaatregelen voorgesteld worden. Deze maatregelen worden getoetst op hun effectiviteit door het bepalen van het restrisico. Waar mogelijk wordt hier ook een kost tegenover geplaatst. In samenspraak met het management kan dan op een objectieve manier beslist worden welke maatregelen uitgevoerd worden

Promotor: Frederik Hanssens

Intern heftruckverkeer binnen European Owens Corning Zele

Auteur: Kurt Vanhille

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Syntra West - 2017

Reduceren van risico's/ongevallen door een intern verkeersplan bij TransWest

Auteur: René Wellecommé

Eindwerk preventieadviseur niveau 2 - Syntra West - 2016

De keuze van het onderwerp heeft diverse redenen. Ten eerste, wil ik via dit eindwerk de start geven van een bewustwordingscultuur binnen TransWest. Er zijn veel goede bedoelingen, maar die stranden vaak door onvoldoende opvolging of tijd. Ik ben me er terdege van bewust dat verandering gepaard gaat met weerstand. Maar die bewustwording is zo belangrijk bij het realiseren van dergelijke projecten. De paradox is dat als je de cultuur wilt veranderen je je helemaal niet moet richten op cultuurverandering. Cultuur is een middel geen doel op zich. Daarom is het onderwerp intern verkeersplan een dankbaar onderwerp om een verandering te bewerkstelligen. Ten tweede, is TransWest een West-Vlaamse KMO die spectaculaire groeicijfers laat optekenen. Met als gevolg dat de organisatie onvoldoende tijd heeft gehad om zich aan te passen. Die groei vertaalt zich in uitbreiding van gebouwen, werknemers, rollend materieel en jammer genoeg in meer arbeidsongevallen. Gezien een groot percentage van onze arbeidsongevallen gerelateerd is aan intern verkeer is de uitwerking van dit eindwerk prioriteit. Ten derde, naar aanleiding van een ernstig arbeidsongeval is er controlebezoek geweest van de FOD WASO waarbij een aantal inbreuken werden vastgesteld tegen het K.B. van 10/10/2012 tot vaststelling van de algemene basiseisen waaraan arbeidsplaatsen moeten beantwoorden. Er werd gevraagd een intern vervoersplan op te stellen. Via dit eindwerk wil ik de verschillende actoren bewegen om tot een gefundeerd intern vervoersplan te komen die door iedereen gedragen wordt, want met een verkeersplan kan de veiligheid van het (intern) verkeer op het bedrijventerrein geborgd worden. De doelstelling van dit eindwerk is dan ook het in kaart brengen van risico's binnen het intern verkeer gebaseerd op een risicoanalyse, waarmee we een degelijk basis hebben om risico's te evalueren en daaruit voortvloeiend een prioriteitenlijst te kunnen voorstellen aan de directie, om van daaruit een stappenplan op te zetten om een intern verkeersplan op te zetten die gedragen, wordt door iedereen.

Promotor: Philippe Durand

Het intern verkeersplan als scheidsrechter tussen mens en machine

Auteur: Eddy Wyckhuys

Eindwerk Preventieadviseur Niveau 2 - Syntra Midden-Vlaanderen - 2017

De kerndoelstelling van dit eindwerk is het doorlichten van het huidige intern verkeer, het in kaart brengen van knelpunten en het voorstellen van aanpassingen waarmee medewerkers van alle niveaus zich kunnen vereenzelvigen. De weg hiernaartoe vereist vooreerst een goede observatie & inventarisatie van bestaande situaties en ook de registratie van wat er dagelijks zoal fout loopt (of kan lopen) op een groot bedrijfsterrein.



Een degelijke risico inventarisatie en -evaluatie gevolgd door een prioriteitsbepaling leidt naar een plan van aanpak op verschillende gebieden:

- De nodige aanpassingen aan de inrichting van de infrastructuur, maximaal rekening houdend met de preventiehiërarchie.
- Een gedragscode voor de infrastructuurgebruikers.
- Informeren, sensibiliseren en opleiden van de participanten aan het intern verkeer.

Wienerberger België is een grote baksteenproducenten en ook actief in de productie van kleidakpannen.

Promotor: Guido Laridaen