



Inspecties in de kaassector

Fysieke belasting bij het handmatig laden en lossen van kazen

In 2011 heeft de Inspectie SZW (voorheen de Arbeidsinspectie) inspecties uitgevoerd bij kaasfabrieken en kaasgroothandels. De inspecties waren gericht op de aanpak van fysieke overbelasting bij het handmatig laden en lossen van vrachtwagens met kazen met een gewicht van 10 kg of meer.

Aanleiding en doelgroep

In 2004 is geïnspecteerd in de zuivelindustrie en de kaasgroothandel op de onderwerpen fysieke belasting, geluid, gevaarlijke stoffen en arbobeleid. Bij de inspecties werd fysieke overbelasting geconstateerd bij het handmatig laden en lossen van kazen in en uit vrachtwagens. Vaak moesten duizenden kazen (met een gewicht van 10 kg of meer) handmatig worden opgepakt en op een lopende band of op planken in vrachtwagens worden gelegd. Destijds was voor deze problematiek nog geen technische oplossing voorhanden. Met de sector is afgesproken dat tijdelijke maatregelen, zoals taakrotatie met 3 mensen, acceptabel waren en dat de sector in de jaren erna structurele oplossingen zou ontwikkelen.

Vertegenwoordigers van de Vereniging Gemeenschappelijk Zuivelsecretariaat (Gemzu) en de Nederlandse Zuivelorganisatie (NZO) zijn aan de slag gegaan om met oplossingen te komen voor deze problematiek. Zij concludeerden in 2010 dat daar waar dagelijks grote hoeveelheden kazen worden geladen en gelost, twee oplossingen praktisch mogelijk waren: de autoloader en de transportbox (in combinatie met robotsystemen voor het vullen van de boxen). In 2007 is een prototype van een autoloader ontwikkeld waarmee het laden en lossen van de kazen van fabriek naar pakhuis kon worden geautomatiseerd.

Sinds het voorjaar van 2009 hebben zowel de zuivelindustrie als de kaasgroothandel een eigen arbocatalogus waarin ondermeer het onderwerp fysieke belasting is opgenomen. Deze arbocatalogi zijn door de Inspectie SZW goedgekeurd. De arbocatalogus van de kaasgroothandel bevat, naast verschillende oplossingen voor het voorkomen of beperken van fysieke belasting, ook een beoordelingsschema voor het handmatig tillen van kazen. Aan de hand hiervan kunnen bedrijven nagaan hoeveel kazen van een bepaald gewicht en met een goede tiltechniek maximaal handmatig mogen worden getild. Het schema maakt een complexe beoordeling met bijvoorbeeld de NIOSH methodiek, vaak alleen uit te voeren door een deskundige, overbodig.

De autoloader is een automatisch laad- en lossysteem welke in de vrachtwagen gemonteerd is. Bij het laden van de vrachtwagen haalt de lader automatisch de kazen van een transportband en legt ze op planken in de vrachtwagen. Bij het lossen worden de kazen er automatisch weer vanaf gehaald en op een transportband teruggeplaatst, waarna de kazen in het kaaspakhuis verder kunnen worden getransporteerd. Het handmatig laden en lossen van kazen en de daarbij mogelijke fysieke overbelasting is hierdoor verleden tijd.

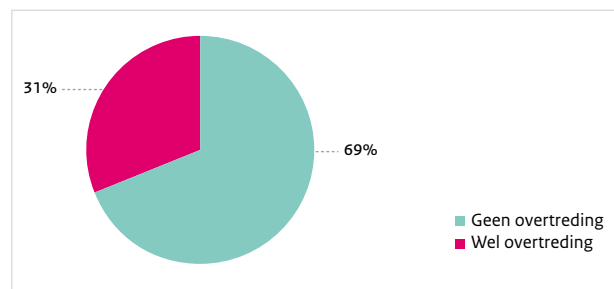


De autoloader uit de arbocatalogus van de kaasgroothandel.

Overtredingen

In 2011 zijn 112 bedrijven bezocht, 42 kaasproducenten, 52 kaasgroothandels en 18 andere zuivelproducten. Bij 34 bedrijven (31%) werd opnieuw fysieke overbelasting bij het handmatig laden en lossen van vrachtwagens aangetroffen. Bij deze bedrijven werden dagelijks grote hoeveelheden kazen geladen en gelost zonder dat adequate maatregelen waren genomen om de fysieke overbelasting van werknemers te voorkomen.

Figuur 1 Aantal bedrijven in overtreding



Fysieke overbelasting lijkt bij de kleinere bedrijven geen probleem te zijn. De hoeveelheden handmatig te laden en lossen kazen zijn gering of de kaas komt in transportboxen aan. De transportboxen worden met steekwagens of heftrucks in de kaaspakhuizen getransporteerd, waarbij er geen sprake is van fysieke overbelasting. De overtredingen aangaande fysieke belasting deden zich met name voor bij de kaasfabrieken en de kaasgroothandels. Hierbij werden dagelijks grote hoeveelheden kazen door meerdere vrachtwagens met elk meer dan 2.100 kazen van 12 kg, naar de kaaspakhuizen van de kaasgroothandels getransporteerd. Hoewel het interne transport bij deze kaasfabrieken en kaasgroothandels volledig is geautomatiseerd, werd tijdens de inspecties geconstateerd dat het laden en lossen van vrachtwagens nog steeds in veel gevallen handmatig plaatsvond. Tevens werden er te weinig mensen ingezet bij het handmatig laden en lossen van de vrachtwagens met elk ruim 25.000 kg kaas. Hierdoor kwam het voor dat men per persoon en per dag meer dan 1000 kazen (van 12 kg) tilde. Bij de meest optimale werkwijze (juiste tiltechniek, taakrotatie met meerdere personen en 3 lagen met kazen in de vrachtwagen) is er al sprake van fysieke overbelasting als een werknemer dagelijks meer dan 512 kazen (van 12 kg) moet tillen bij het laden en lossen van vrachtwagens.-

Het beoordelingsschema uit de arbocatalogus voor het handmatig tillen van kazen gaat uit van taakrotatie op basis van 3 personen zodat iedereen regelmatig een rustpauze heeft tijdens het laden en lossen van een vrachtwagen. Maar voor het laden en lossen van grote vrachtwagens zijn meer personen nodig wil het maximale aantal te tillen kazen niet worden overschreden. In de praktijk werd hier onvoldoende rekening mee gehouden. Inspecteurs constateerden dat bedrijven gebruik bleven maken van de in 2004 afgesproken tijdelijke maatregel (een vrachtwagen laden en lossen met slechts 3 personen), zonder te letten op de maximale aantallen en gewichten kazen die in de arbocatalogus werden genoemd. Bedrijven verkeerden ook nogal eens in de veronderstelling dat er pas maatregelen nodig zijn wanneer per persoon en per dag meer dan 1000 kazen (van 12 kg) handmatig getild moesten worden.

Een goede tiltechniek, nodig om de kazen op een verantwoorde wijze te kunnen tillen, kwamen de inspecteurs ook nauwelijks tegen. De vraag is ook of dit in iedere situatie mogelijk is, als de kazen van de transportband op de plank in de vrachtwagen moeten worden gelegd. Het niet toepassen van een goede tiltechniek betekent dat per persoon minder kazen mogen worden getild om fysieke overbelasting te voorkomen.

Chauffeurs, in dienst van de kaasgroothandels, werden vaak zowel bij het laden van de kazen bij de kaasfabrieken als ook bij het lossen van de kazen bij de kaasgroothandels ingezet. In die gevallen was er sprake van een ontoelaatbare fysieke belasting. De inspecteurs constateerden dat tussen de kaasfabrieken en de kaasgroothandels niet altijd duidelijke afspraken waren gemaakt over de inzet van de chauffeurs. De kaasfabrieken verwachtten meestal dat de chauffeur zou meehelpen met het handmatig laden van de vrachtwagens met kazen, terwijl de kaasgroothandels er vanuit gingen dat de chauffeur alleen zou helpen bij of het laden of het lossen van de kazen.

Er zijn bij de 34 bedrijven die in overtreding waren in totaal 40 handhavinginstrumenten ingezet. Er zijn 39 waarschuwingen gegeven en is er 1 keer van uit gegaan dat de werkgever uit eigen beweging de overtreding zou opheffen.

Voor het afleveren van de kazen maakt 43% van de bezochte bedrijven ook gebruik van externe vervoerders. Dat zijn niet altijd bedrijven uit de sector beroepsgoederenvervoer. Een grote kaasgroothandel haalt ook kazen bij de fabrieken op om die niet alleen naar de eigen kaaspakhuizen te vervoeren, maar ook naar kaaspakhuizen van andere kaasgroothandels.

Het vervoer van grote hoeveelheden kaas van de kaasgroothandels naar de afnemers is veelal geautomatiseerd (pallets, transportboxen, enz.), waardoor geen fysieke overbelasting meer optreedt. Ook gaan steeds meer bedrijven gebruikmaken van zogeheten foliekaas die eveneens middels pallets en/of transportboxen worden vervoerd en die door middel van robots worden geladen en gelost. Hierdoor wordt fysieke overbelasting door het handmatig tillen van de kazen voorkomen.

De kaasfabrieken en kaasgroothandels waar overtredingen zijn geconstateerd, hebben inmiddels verschillende maatregelen genomen om de fysieke overbelasting verder aan te pakken. Er worden meer tilhulpmiddelen (vacuümheffers) gebruikt en meer mensen ingeschakeld bij het handmatig laden en lossen van vrachtwagens, waardoor de fysieke belasting kan worden beperkt.

Conclusies en vervolgactiviteiten

Zowel de kaasfabrieken als de kaasgroothandels zijn in staat om hun interne transport van grote hoeveelheden kazen zodanig te automatiseren dat het handmatig tillen en transporteren van grote hoeveelheden kazen met een gewicht van 10 kg of meer niet meer nodig is. Daar waar de kazen de kaasfabrieken verlaten en naar de

kaaspakhuizen worden getransporteerd, is automatisering minder vanzelfsprekend. Met de autoloaders zijn inmiddels ervaringen opgedaan, maar het bleek nodig om de techniek in de vrachtwagen verder te verbeteren om de veel voorkomende storingen te verminderen. De invoering van deze oplossing is hierdoor flink vertraagd. Ook al bevat de arbocatalogus van de kaasgroothandel nog meer oplossingen om fysieke belasting te voorkomen of te beperken, zoals de vacuümheffer, worden deze in de praktijk nog te weinig toegepast. Er was ook onduidelijkheid over het beoordelingsschema in de arbocatalogus omdat hier een roulatiesysteem met als voorbeeld 3 personen werd genoemd. In de praktijk waren er echter vaak 5 of meer personen nodig om één grote vrachtwagen te laden of te lossen. Het schema kan in de praktijk echter wel goed bruikbaar zijn wanneer het verder wordt verduidelijkt.

De branche-organisaties hebben zich de afgelopen jaren gezamenlijk ingespannen om invulling te geven aan de problematiek van fysieke belasting bij het laden en lossen van kaas. Daartoe zijn meerdere oplossingen gevonden waarmee zowel grote als kleine bedrijven invulling kunnen geven aan hun wettelijke verplichtingen. Ook is fysieke belasting opgenomen in de arbocatalogi van beide organisaties. Uit de inspecties blijkt dat een deel van de bedrijven niet aan de wettelijke eisen voldoet en dat aanvullende actie vanuit de brancheorganisaties nodig lijkt. De GemZu en de NZO zien de noodzaak om de aangesloten bedrijven opnieuw op hun verantwoordelijkheid te wijzen en zullen daarmee de komende tijd verder aan de slag gaan.



Deze factsheet is een uitgave van:

Inspectie SZW

De Inspectie SZW maakt deel uit van het
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Projectnummer A997

Projectleider

John Broere

Projectsecretaris

Claudia de Caluwé

vijfkeerbilauw | sss-610384

© Rijksoverheid | Juni 2012