



Nederlandse Voedsel- en
Warenautoriteit
Ministerie van Landbouw, Visserij,
Voedselzekerheid en Natuur

directie Slachttoezicht
afdeling Toezicht pluimvee

Catharijnesingel 59
3511 GG Utrecht
Postbus 43006
3540 AA Utrecht
www.nvwa.nl

Contactpersoon

T 088 223 22 33
F 088 223 33 34
h.r.vandekemp@nvwa.nl

Datum

29 mei 2026

informatieblad

Titel Aanpak voorkomen aanrijdgevaar aanvoerhal pluimvee slachterijen
Datum 29 Mei 2026

Aanpak voorkomen aanrijdgevaar aanvoerhal pluimveeslachterijen

Het aanrijdgevaar door een vorkheftruck in de aanvoerhal pluimvee is als hoog risico naar voren gekomen in de Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) van de NVWA. De verantwoordelijkheid voor een veilige werkomgeving voor derden ligt bij de bedrijven (Arbowet, art. 10). De verantwoordelijkheid van de bedrijven ontslaat de NVWA echter niet van haar zorgplicht voor de veiligheid en gezondheid tijdens het werk (Arbowet, art. 3 lid 1). Daarom heeft de NVWA het initiatief genomen om samen met de Arbo werkgroep van SZ Pluimvee een aanpak op te stellen om het risico op een aanrijding in de aanvoerhal te elimineren of te verkleinen. Deze aanpak is ook toepasbaar op andere locaties op het terrein en andere doelgroepen dan de NVWA.

Opbouw maatregelen

De maatregelen zijn genomen op basis van de Arbeidshygiënische strategie, vastgelegd in artikel 3b van de Arbeidsomstandighedenwet. De hieronder beschreven aanpak is een hiërarchisch stelsel van beheersmaatregelen waarbij eerst naar de bron van het probleem (maatregel 1) wordt gekeken. Als daar niets aan gedaan kan worden zijn andere maatregelen nodig (eerst maatregel 2, dan maatregel 3 etc.) Verantwoording en motivering voor het toepassen van een lagere beschermingsmaatregel dient te worden vastgelegd in de Risico-Inventarisatie & Evaluatie (RI&E). Deze strategie is onderverdeeld in goed (maatregel 1&2), voldoende (maatregel 3a of 3b aangevuld met 4&5) en onvoldoende als er niet genoeg maatregelen getroffen worden om de veiligheid te borgen.

Dit vertaalt zich in de volgende aanpak:

1. Voorkomen van het aanrijdgevaar door de bron te elimineren.
2. Afschermen van het aanrijdgevaar door de bron te isoleren.
3. Organisatorische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.
 - a. Organisatorische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.
 - b. Organisatorische maatregel die het voertuig automatisch doen stoppen.
4. Technische maatregelen aan het voertuig treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen.
 - a. Middelen die machinist/bestuurder in staat stellen beter overzicht te hebben.
 - b. Middelen die de omstanders waarschuwen/attenderen op aanrijdgevaar.
5. Persoonlijke maatregelen nemen om het risico op een aanrijding te verkleinen

Verschil tussen goed en voldoende

Voetganger en vorkheftruck worden op niveau 'goed' technisch (fysiek) van elkaar gescheiden waardoor aanrijding niet mogelijk is. Factor gedrag is hierbij minder tot niet van toepassing.

Op niveau 'voldoende' worden voetganger en vorkheftruck doeltreffend van elkaar gescheiden door organisatorische, waar mogelijk geautomatiseerde maatregelen waardoor de kans op aanrijding denkbaar, maar onwaarschijnlijk is.

Aangezien gedrag een belangrijke factor is in het beheersen van dit niveau, is het elkaar aanpreken bij het niet naleven van de afspraken, zowel vanuit de NVWA-medewerker naar het slachthuis als vanuit het slachthuis naar de NVWA. Alleen door aan de afspraken te houden ontstaat er een beheersbare veilige situatie.

Voor het aanspreken van NVWA-medewerkers geldt de volgende escalatie:
medewerker & bedrijvenbeheerder -> NVWA Teamleider -> NVWA-afdelingshoofd.

Wanneer wordt welk niveau geëist?

Niveau 'goed' wordt geëist bij nieuwbouw en verbouw. Bedrijven met een bestaande hal waar niveau 'goed' bouwkundig en logistiek haalbaar is, worden gestimuleerd aan dit niveau te voldoen.

Niveau 'voldoende' is alleen aan de orde als fysieke scheiding in de bestaande situatie redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd en het bedrijf met een samenhangend en in de praktijk werkend pakket van maatregelen aantoont dat NVWA-medewerkers zich veilig door en in de aanvoerhal kunnen verplaatsen en daar veilig hun werkzaamheden kunnen uitvoeren. Hiervoor is minimaal maatregel 3a of 3b voor vereist aangevuld met maatregelen 4 en 5.

Niveau Goed

Datum
29 mei 2026

Uitgave
29 Mei 2026
nummer: 1

1. Voorkomen van het aanrijdgevaar door de bron te elimineren

Het voorkomen dat voertuigen in de nabijheid van personen kunnen komen door het ontwerp van de hal en de trailers, de planning en organisatie van de werkzaamheden hierop af te stemmen heeft de hoogste prioriteit. Het scheiden van activiteiten op deze wijze heeft het grootste effect.

Uitwerking voor de activiteiten door de NVWA-medewerkers:

Lossing van de containers uit de trailer gebeurt door lossysteem waarbij geen heftruck aan te pas komt. Van aanrijdgevaar is in dit geval geen sprake.

2. Afschermen van het aanrijdgevaar door de bron te isoleren

Er worden maatregelen genomen om voertuigen en personen te scheiden in de aanvoerhal door een fysieke barrière of het creëren van afstand (extra ruimte) tussen rijdende voertuigen en personen.

Voorbeelden zijn het aanbrengen van vrij liggende looppaden en rijroutes door hekwerk of barriers.

Uitwerking voor de activiteiten door de NVWA-medewerkers:

Maak veilige controle plekken en looproutes door de hal:

- Uitgangspunt is dat het niet mogelijk voor de vorkheftruck om op de veilige looproute en controle plek van de containers te komen (ook niet met de lepels of vallende lading);

Algemene vereisten

- De vloer van de veilige route is schoon en vrij van gaten, open putten en andere oneffenheden die kunnen leiden tot struikelen;
- De afgesproken looproute is op kritische plekken voldoende verlicht voor het opmerken van oneffenheden en waarbij de voetganger zichtbaar is voor intern transport.
- De vloer van de controleplek wordt regelmatig gereinigd ter voorkoming van uitglijdgevaar.

Niveau Voldoende

Datum
29 mei 2026

Uitgave
29 Mei 2026
nummer: 1

Wanneer het niet mogelijk is om doeltreffende maatregelen te treffen waarmee wordt voorkomen dat voertuigen in de nabijheid van personen komen of maatregelen worden getroffen het voertuig van de personen te scheiden, is een combinatie van maatregelen nodig. Een minimale voorwaarde is dat organisatorische maatregelen (optie 3a en/ of 3b) worden genomen, die aangevuld met technische maatregelen (optie 4a en/ of 4b) aan het voertuig. Maatregel 5 is een minimale vereiste en geldt altijd. Uiteindelijk bepaalt dit pakket van maatwerk of de veiligheid voldoende is geborgd.

3a. Organisatorische maatregelen treffen om het risico op een aanrijding te verkleinen

- Maak de route door de hal zo kort mogelijk. Aandachtspunt: wanneer een andere toegangsdeur wordt gekozen moet de route buiten de hal naar deze deur veilig zijn;
- Neem doeltreffende organisatorische verkeersmaatregelen om de NVWA-medewerker veilig door de hal naar de controleplekken te laten lopen waarbij hij wordt afgeschermd van het gevaar. Acceptabel is o.a.:
 - Stilzetten van het voertuig wanneer de NVWA-medewerker door de werkzone van de vorkheftruck loopt;
 - Een geautomatiseerd verkeersmaatregelen zoals een stoplicht, rode zone, zebrapad die voldoende zorgdragen voor een veilig werkgebied.
- Tijdens de controle van de koppels door de NVWA-medewerker worden doeltreffende organisatorische maatregelen getroffen, waardoor de vorkheftruck niet binnen tijdens de controle het werkgebied in komt. Voorbeelden zijn:
 - Stoplicht model op de te controlerende gangen,
 - De te controlerende koppels in een apart gebied zetten;
- De vloer van de veilige route is schoon en vrij van gaten, open putten en andere oneffenheden die kunnen leiden tot struikelen;
- De afgesproken looproute is op kritische plekken voldoende verlicht voor het opmerken van oneffenheden en waarbij de voetganger zichtbaar is voor intern transport.
- De vloer van de controleplek wordt regelmatig gereinigd ter voorkoming van uitglijdgevaar.

3b. Organisatorische maatregel die het voertuig automatisch doen stoppen

Door gebruik te maken van een systeem waardoor en communicatie plaatsvindt tussen het voertuig en de personen in het werkgebied van het voertuig kan er een veilig werkgebied worden gemaakt. In dit geval dienen voertuigen dermate beveiligd te zijn dat, als een omstander dreigt geraakt te worden, deze autonoom (nagenoeg) onmiddellijk tot stilstand komt.

4a. Middelen die machinist/bestuurder in staat stellen beter overzicht te hebben

Uitgangspunt is dat de bestuurder 360 graden zicht tijdens het rijden heeft.

- Zorg dat bij het rijden met een heftruck het uitzicht op de geheven last zo min mogelijk beperkt is. Als het zicht door de last wordt beperkt ondersteunen één of meerdere van de volgende technische maatregelen:
 - (360 graden) camerasysteem
 - Radarsysteem
 - Ultrasoon
- Wanneer het uitzicht door de lading wordt belemmerd, dient er achteruit te worden gereden.

4b. Middelen die de omstanders waarschuwen/attenderen op aanrijdgevaar

Er worden maatregelen genomen om omstanders te waarschuwen/ attenderen op een naderend voertuig, zoals:

- Akoestisch signaal.
- Lichtlijnen op de grond die de gevarenzone aangeeft van het voertuig en/of de rijrichting.
- Markeringen op het voertuig met waarschuwingen voor dode hoeken.

5. Persoonlijke maatregelen nemen om het risico op een aanrijding te verkleinen

Dit is zijn maatregelen die, bij het niveau voldoende, altijd moeten worden genomen.

- Om de zichtbaarheid van NVWA-medewerkers in de aanvoerhal te vergroten dragen zij altijd zichtbaarheidskleding volgens EN-ISO 20471.
- Kort voor aanvang van het werk wordt door diegene, die de werkzaamheden daadwerkelijk gaat verrichten, een LMRA (Laatste Minuut Risico Analyse) uitgevoerd. Als blijkt dat risico's niet kunnen worden weggenomen of onaanvaardbaar zijn, is iedereen bevoegd/ verplicht het werk stil te leggen en hiervan melding te maken.
- NVWA-medewerkers zijn geïnstrueerd/opgeleid voor het toepassen van het 'zie jij mij, zie ik jou' principe.

Niveau Onvoldoende

Datum
29 mei 2026

Uitgave
29 Mei 2026
nummer: 1

Mocht de situatie zo zijn dat maatregel 1 of 2 of 3 niet wordt uitgevoerd, kan de veiligheid van de NVWA-medewerkers niet worden geborgd en scoort het bedrijf onvoldoende.

Bij een onvoldoende beoordeling, is het vervolg:

- Bedrijf ontvangt beoordeling 'onvoldoende' per brief/ of mail;
- NVWA-teamleider heeft gesprek met het bedrijf over de beoordeling;
- Het bedrijf stelt nieuwe maatregelen op en levert nieuw plan aan;
- Het nieuwe plan wordt beoordeeld in samenwerking met een externe veiligheidskundige ingehuurd door de NVWA;
- Bij opnieuw onvoldoende kan het bedrijf nog éénmaal een nieuw plan aanleveren, hierbij vindt samenwerking plaats met de NVWA;
- Het laatste plan wordt beoordeeld.
- Bij opnieuw onvoldoende of gebrek aan medewerking, zal de NVWA haar personeel beschermen door het toezicht in de aanvoerhal te beperken (fase 3) of zelfs helemaal op te schorten (fase 4) tot aan herstel. De te volgen stappen hierbij zijn: Zie voor toelichting van de fases in de NVWA [escalatieladder](#).

We gaan van een goede samenwerking uit, aangezien deze aanpak zowel voor de NVWA maar ook vooral voor het bedrijf de veiligheid van de medewerkers verbetert, waardoor er geen sprake zal zijn van escalatie.