



JAARCONGRES



**INDUSTRIËLE
VEILIGHEID**



**‘Samenhang
in veiligheid’**

30 JANUARI 2020 | DEFABRIQUE

heliview
CONFERENCES
& TRAINING

EUROPOORT
Kringen

EEN GOEDGEVULD PROGRAMMA

De Copraloods van DeFabrique in Utrecht, waar in vroeger tijden kokosnoten lagen opgeslagen om tot lijnzaad en veevoer te worden verwerkt, was op deze vierde donderdag van januari opnieuw volgestroomd met deelnemers aan het Jaarcongres Industriële Veiligheid. Bij Erik Peekel was het dagvoorzitterschap opnieuw in bekwame handen van het congres dat voor de 16e keer werd gehouden. Hij lichtte het thema 'Samenhang in veiligheid' toe en wees de 'in overweldigende mate' toegestroomde aanwezigen niet alleen op de mogelijkheid tot netwerken en bijpraten op deze dag, maar zeker ook op het goedgevulde programma. "Of het nu gaat om veiligheidscultuur of machineveiligheid, er is voor elk wat wils."





'NORMEN BESTAAN BIJ DRAAGVLAK'

Toen algemeen directeur Rik van Terwisga van NEN voor het eerst het kantoor in Delft binnenliep, dacht hij: wat zijn er veel vergaderzalen. Inmiddels weet hij dat vergaderen een essentieel ingrediënt is om tot breed gedragen normen te komen.

sga

NEN



In een vraaggesprek met dagvoorzitter Erik Peekel legde Van Terwisga als eerste kort uit, hoe dat gaat, de totstandkoming van een norm. Soms is een ongeval de aanleiding, maar dit kan ook de behoefte aan een verbetering zijn. Vervolgens wordt in een normcommissie met een vraagstuk aan de slag gegaan. Van Terwisga: "We gaan praten, waarbij wij tot wederzijds begrip proberen te komen. Dan maken wij afspraken die wij vastleggen." Soms wordt wel eens gedacht dat een norm hetzelfde is als een wet. Maar dat is niet zo. Van Terwisga: "Een wet

wordt door de overheid gemaakt, een norm door betrokkenen. Dit laatste gebeurt door draagvlak te creëren."

Input

Van Terwisga erkent dat het voor bedrijven uit het mkb niet altijd even makkelijk is om bij normcommissiebesprekingen aan te schuiven. "Soms ontbreekt het bij deze bedrijven aan tijd en geld. Dit kan een blokkade vormen." Daarom heeft NEN een gebruikersplatform in het leven geroepen, waar kleinere bedrijven gemakkelijker hun input kunnen geven. Een andere

verbetering op dit gebied is de Mkb-toets. "Een norm gaat daarbij eerst langs bij het mkb, die bekijkt of deze toepasbaar is. Normen bestaan bij draagvlak."

Afgekeurde lassen

Een voorbeeld tot slot moet de voordelen onderstrepen die normering kunnen bieden. "Bij het lassen van polyethyleen bleek dat 40 procent werd afgekeurd. Vervolgens hebben wij een norm opgesteld, waarna het aantal afgekeurde lassen nog maar goed was voor 5 procent." "Dus vergaderen heeft zin?", vroeg Peekel. Waarop Van Terwisga antwoordde: "Vergaderen is ons primaire proces. Vandaar dat wij over zoveel vergaderzalen beschikken!"

VEILIGHEIDSLADDER

Een wens van Van Terwisga is de implementatie van een veiligheidsladder in de industrie. Nu wordt dit vooral toegepast in de bouw en infrastructuur. "Dat terwijl de veiligheidsladder oorspronkelijk bij Shell vandaan komt. Een volgende stap zou zijn de veiligheidsladder in de industrie te gebruiken. Dat zou fantastisch zijn."



HOE EEN DODELIJK ONGEVAL TOE

De tot de nok toe gevulde zaal is muis- maar dan ook muisstil als Karien van der Loo en Patrick van de Sande hun verhaal doen. Het gaat over het arbeidsongeval waarbij hun man en zwager Toon om het leven kwam, de impact die dit had en hoe ze er uiteindelijk iets positiefs uit hebben weten te halen.



T IETS MOOIS KAN LEIDEN

“Ik heb geen verstand van veiligheid”, zegt Karien van de Sande. En toch hangen honderden deelnemers aan het Jaarcongres Industriële Veiligheid aan haar lippen. Haar verhaal is persoonlijk en inhoudelijk tegelijk. Het was op 13 augustus 2014 dat ze een telefoontje kreeg, in de bakkerij waar ze werkte. Haar man Toon was in het ziekenhuis opgenomen. ‘Hartslag’ en ‘gereanimeerd’ waren enkele van de woorden die ze zich van dat moment nog wist te herinneren. Reusachtig was de schrik in het ziekenhuis dat Toon geen reanimatie had gehad, maar dat hem een zeer ernstig ongeval was overkomen.

Toon was die dag naar zijn werk gegaan bij de technische dienst van Xycarb, in Helmond. Karien laat een foto zien van een reactorvat, met een trappetje erin en een lier erboven. Dat vat zou een haarscheurtje hebben. Van buiten konden Toon en zijn collega Tony niets vinden. Dus gingen er erin kijken. Wat ze alleen niet wisten was dat het vat tot tien centimeter onder de rand met het giftige argongas was gevuld. “Dat is een sluipmoordenaar, want je ruikt het niet, je ziet het niet en je proeft het niet”, zegt Karien. Nadat Toon in het vat was afgedaald, moet zijn collega Tony hem met de lier hebben proberen te helpen. Ook met fatale gevolgen. Beide mannen werden in allerijl naar het ziekenhuis vervoerd, waar ze - na een aantal uren voor hun leven te hebben gevochten - niet lang na elkaar overleden.

“Ze droegen geen gasmasker en gebruikten geen gasmeter. Je kunt zeggen dat dat dom was, maar ze waren allebei 55-plus en zeer ervaren. Tony gold zelfs als iemand die op het ziekelijke na met veiligheid bezig was”, vertelt Patrick. Na het ongeval deed de Inspectie SZW een onderzoek.

Zij schreef een volgens Patrick 'misselijkmakend goed rapport', waarin dertig scenario's werden beschreven die tot het overlijden van de twee mannen kunnen hebben geleid. Ook volgde een rechtszaak. Xycarb bleek niet eens een veiligheidsprotocol voor reactorvaten te hebben. Het Openbaar Ministerie startte een strafrecht-procedure tegen Xycarb, dat dood door schuld werd verweten. Toen de advocaat van Xycarb tijdens de

zitting opperde dat Toon ook door een hartinfarct om het leven kon zijn gekomen, werd het Karien zwart voor de ogen, zo boos was ze. Vijf maanden had ze geen contact met de werkgever van haar overleden man.

Karien en Patrick benutten deze tijd om tot een veiligheidsverbeterplan te komen. Liever dat bedrijven hierin investeren, dan dat ze een boete aan de staat moeten betalen, was hun gedachtegang. "Wij hebben het veiligheidsverbeterplan gepresenteerd aan het moederbedrijf van Xycarb. Het houdt in dat bedrijven vijf jaar lang, één keer per jaar een dag plannen dat ze met het voltallige personeel alleen maar met veiligheid bezig zijn. Ook besteden ze gedurende vijf jaar jaarlijks 20.000 euro aan veiligheid", legt Karien uit. Xycarb ging ermee akkoord. Ook bood het bedrijf excuses aan. "Dat was zo goed. Ik wilde maar één ding, dat het lijden zou stoppen. Aan wrok heb je niets." Ook staakte het bedrijf het hoger beroep tegen de uitspraak van de rechter.



Karien was ondertussen aan het schrijven geslagen, mede op advies van haar psycholoog. Dit leidde tot een boek, wat weer werd opgepikt door Tweede-Kamerlid Pieter Heerma. Hij diende een motie in, die werd aangenomen, waarna een pilot met het veiligheidsverbeterplan van start ging. Inmiddels is dit bij zestig bedrijven getest waar een arbeidsongeval had plaatsgevonden. Allemaal kozen ze hiervoor, en niet voor het betalen van een boete. Karien en Patrick roepen bedrijven op hun veiligheidsverbeterplan te omarmen. "Het is niet ons plan, het is van jullie allemaal. Iedereen kan ermee beginnen", vindt Patrick. Xycarb merkt inmiddels dat investeringen in veiligheid de gehele bedrijfsvoering ten goede komen. Karien en Patrick verwachten dat hun veiligheidsverbeterplan uiteindelijk wettelijke kracht zal krijgen. In een ontmoeting afgelopen december met de koning (Karien: "Dat was het kroontje op ons werk!") gaven ze hem een exemplaar van hun boek, waarin stond geschreven: 'Wilt u ons bellen als u uw handtekening

onder de wet hebt gezet?'. Dat ze er positief in staan, blijkt ook uit Kariens slotwoorden. "Het leven lacht mij weer toe. Ik ben oma geworden, heb een vriend en ga samenwonen." Het applaus dat haar ten deel valt is groot.

an alle werknemers in Nederland, 11%

r;
als gevolg van ongunstige

van de ziektelast;
gevaarlijkste sectoren;
lan vrouwen;
jaar en ook bij >55 jaar;
vallen;
vallen;
evallen;

ard Euro per jaar.

BRIQUE
enementenlocatie



NCOI Veiligheid en 112BHV

Volledig aanbod voor veilig werken



NCOI Veiligheid heeft het grootste aanbod: van Arbo tot HVK, van BHV tot EHBO, van VCA tot ATEX en Process Safety. Onze trainingen leiden op tot persoonscertificering met markterkenning.

Kijk voor meer informatie op www.ncoi.nl/veiligheid



GEZAMENLIJKE ZOEKTOCHT

“Dit is geen break-out-sessie over veiligheidscultuur, maar een break-down-sessie. We gaan het begrip ‘veiligheids-cultuur’ helemaal ontleden”, zegt Frank Guldenmond aan het begin van zijn presentatie.

Guldenmond is assistent professor safety science & security group aan de TU Delft, en houdt zich al jaren bezig met het idee van ‘veiligheids-cultuur’. “Ik weet nog steeds niet wat het precies is. Niemand heeft tot nu toe de sleutel gevonden. Ook ik niet!”, is hij eerlijk over de zoektocht waar hij de aanwezigen in de zaal mee naartoe neemt.

Three Miles Island

Na de kernramp bij Tsjernobyl werd voor het eerst van een veiligheidscultuur gesproken. Het was de onderzoekscommissie die hier mee kwam. Guldenmond vermoedt dat na een ongeluk zeven jaar eerder, bij de kerncentrale van Three Miles Island in de VS, in het rapport ook al over veiligheidscultuur werd gerept. Overigens zonder dit specifiek bij naam te noemen. “Het begon als een verklaring voor ram-

pen. Later werd het een middel om arbeidsveiligheid te beïnvloeden”, vertelt hij.

6 of 9

Guldenmond laat een cartoon zien waarop twee mensen tegenover elkaar staan. Op de grond is een 6 (of is het een 9!) te zien. De ene persoon ziet er logischerwijs een 6 in, de ander een 9. “Je kunt heel anders tegen iets aankijken”, verklaart hij. “Dit kan tot een tweestrijd leiden. Daarin wil je wel dat de veiligste keuze wordt gemaakt. In een psychologisch veilige omgeving, waarin mensen elkaar aanmoedigen, versterken etc. Dat is voor mij veiligheidscultuur.”

Kuddegedrag

Volgens de Delftse wetenschapper is het sowieso belangrijk te begrijpen wat mensen drijft. In het door hem geprezen boek ‘Waarom? Wat ons drijft’ van Victor Lamme worden drie elementen genoemd die hierbij van belang zijn: hebzucht, angst en kuddegedrag. Guldenmond loopt ze alledrie langs, gelardeerd met allerlei interessante onderzoeken die de drijfveren van mensen duidelijk maken. Tot

slot laat hij een webpagina van Booking.com zien. “Kijk, hierin komen de drie elementen samen. Ik gebruik Booking.com regelmatig. Bovenin zie je dat ik tot ‘level 2’ ben bevorderd. Verder is dit hotel het afgelopen uur zes keer geboekt - hierin wordt op onze angst ingespeeld en kun je bij de reviews zien dat mensen het een goed hotel vinden. Dat is typisch kuddegedrag.”

Corners nemen

Voor het begrip veiligheidscultuur kun je verschillende metaforen geven. ‘Teamsport’ is er een daarvan, en Guldenmond vindt dit een geschikte om met operators mee aan de slag te gaan. “De in het voetbal- of hockeyspel geldende regels zijn topdown opgelegd, legt hij uit, en je wilt doelpunten maken. Oftewel: produceren. Tegendoelpunten kun je als ongevallen beschouwen, die je wilt voorkomen. Je kunt erop gefocust zijn alles goed te willen regelen, tot aan hoe de corners moeten worden genomen. Maar ik vind dat de spelers daar zelf ook goede ideeën over hebben. Dat kun je aan ze overlaten.”

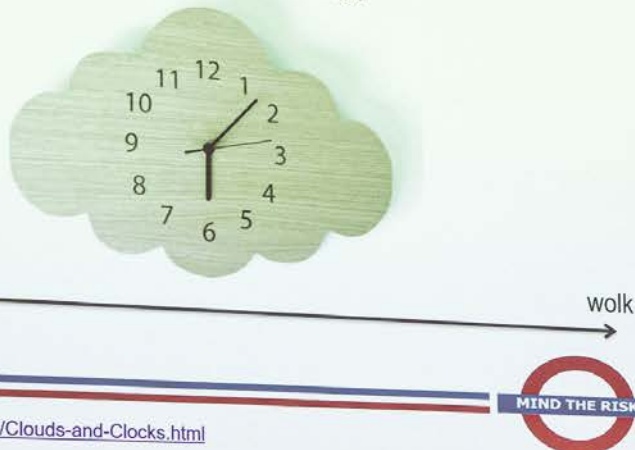


DE ZAAK VAN DE MECHELSE HERDER

Soms kan het goed zijn om de werkelijkheid simpeler te maken dan die is. Mensen doen dat zo vaak, om dingen te kunnen begrijpen of op te lossen. Maar er kleven ook nadelen aan, vertelt Carsten Busch. Hij illustreert zijn verhaal met een interessante case.

Welk type probleem?

Karl Popper "All problems are either clouds or clocks."



<http://www.the-rathouse.com/2011/Clouds-and-Clocks.html>

MIND THE RISK



Reductionisme' heet het als je de werkelijkheid in stukjes opknipt om die te kunnen snappen. "Dat werkt heel goed", zegt Busch, die in Noorwegen als senior adviseur arbeidsveiligheid bij de politie werkt. Hij geeft een praktisch voorbeeld: je loopt een ruimte binnen, drukt op het lichtknopje en er gebeurt niets. "Wat doe je?", vraagt hij de aanwezigen in de Perserij. "Nog een keer drukken", zegt iemand. "Een nieuwe lamp erin doen", stelt een ander voor. Weer iemand anders zou in zo'n situatie de stoppen in de meterkast controleren. Busch: "Dát is reductionisme! We snappen ongeveer hoe het licht werkt, en dit helpt ons ermee om te gaan."

Handig voor alles?

"Ontleden helpt ons dingen overzichtelijk te maken. Het geeft structuur, zekerheid en ook een goed gevoel", vervolgt hij. Hij noemt het voorbeeld van een dokter, die stapsgewijs probeert te achterhalen waar de pijn in iemands arm vandaan komt. Maar zijn presentatie draagt niet voor niets de titel 'Mag het a.u.b. iets meer zijn? Een kritische blik op reductionisme.' Er zullen dus ook vast wel nadelen aan reductionisme kleven, en dat blijkt ook zo te zijn. Busch trekt een vergelijking met een hamer. Een stuk gereedschap dat bij uitstek geschikt is om spijkers naar beneden te slaan, maar met schroeven is dat een stuk moeilijker. Reductionisme is niet handig voor alles, wil hij zeggen.

Inzoomen

"Wanneer je de werkelijkheid in losse deeltjes uit elkaar peutert, mis je de interactie tussen de verschillende onderdelen. Zeker als je dat bij een systeem, cultuur of organisatie doet. Hoe gaan die losse personen met elkaar om?" Busch toont een foto van een man die - zonder parachute - uit een vliegtuig springt. "Is dit veilig of onveilig? Het juiste antwoord is: dat hangt ervan af! Als het vliegtuig op de grond staat en je springt eruit, zwik je misschien je enkel. Je weet ook niet wat er in het vliegtuig aan de hand is. Misschien is er wel brand. Dan kan het de minst onveilige optie zijn om eruit te springen. Door in te zoomen, doet de context ertoe." Busch waarschuwt niet te snel een label op een probleem te plakken. Kijk naar de interactie en het geheel, raadt hij aan. Al moet je voor het risico uitkijken om eindeloos door te blijven analyseren.

Quick fix

Tot slot vertelt hij over een interessante zaak, waar hij in Noorwegen zelf bij was betrokken. Het ging over Pelle, een Mechelse herder, die als politiehond werd gebruikt. De hond had een zevenjarig buurmeisje in het gezicht gebeten, met ernstig letsel tot gevolg. De kwestie leidde tot veel media-aandacht. "De standaardoplossing was om de hond te doden", zegt Busch. Hij noemt het een 'quick fix', de rotte appel eruit halen. "Dat zou ook een goed gevoel geven. Maar zou daarmee ook het probleem zijn opgelost?" Busch wijst erop dat een politiehond geen schoothond is, en dat-ie door politiemensen als col-

lega en wapen wordt beschouwd. Er moet naar veel meer factoren worden gekeken, legt hij uit. Wat was bijvoorbeeld de rol van het slachtoffer? Welk gedrag en welke houding had zij? Welke externe factoren als geluid en andere honden speelden mee? Ook kan het ertoe doen te weten op welke leeftijd de politie honden aanschaft, wat de antecedenten van de eigenaar zijn en hoe ze worden getraind. "Als je een Mechelse herder als een gewone herder traint, creëer je een tijdbom", zegt Busch. "Het zit hem in het geheel en de interacties. Het is makkelijker een puzzel op te lossen als je weet hoe-ie in elkaar zit." Hoe het met Pelle afliep? De hond kreeg geen spuitje, maar is geen politiehond meer. Hij helpt nu drugs op te sporen.



DE OVEREENKOMST TUSSEN BOEUF BOURGUIGNON EN VEILIGHEIDSCULTUUR

Van KLM zou je verwachten dat dit bedrijf qua veiligheidscultuur op de hoogste tree van de ladder staat. Toch is dat, over heel de organisatie gezien, niet het geval. Safety culture manager Jaap van den Berg werkt er hard aan om de vliegmaatschappij daar wel te krijgen. Maar een cultuur veranderen kost tijd.

tuur; a long and winding road', is dan ook naam van de break-out-sessie die Van den Berg verzorgt. Over hoe KLM die weg aflegt, vertelt hij zijn verhaal.

“**W**at zijn de vijf belangrijkste ingrediënten van boeuf bourguignon?”, vraagt Van den Berg zijn gehoor. Als die met inbreng van de zaal bij elkaar zijn verzameld, zegt hij: “Maar één essentieel ingrediënt ontbreekt nog. Een goede boeuf bourguignon heeft tijd nodig.” Dat woord verschijnt vervolgens in dikke, rode letters op het pro-

jectiescherm. “Ook bij cultuur- en gedragsverandering is tijd een factor van groot belang. Die twee zet je niet zomaar om. Het realiseren van één veiligheidscultuur bij een organisatie als KLM, met een medewerkersbestand (van 33.000 mensen) dat uit 126 verschillende nationaliteiten bestaat, is een grote uitdaging.” ‘De grillige weg naar een professionele veiligheidscul-

Just culture

Daarin speelt ‘just culture’ een belangrijke rol. “Bij KLM houdt dit in dat we leren van vergissingen en fouten en dat die nooit verzwegen mogen worden”, legt Van den Berg uit. “De just culture moet er daarnaast voor zorgen dat medewerkers zich gesteund voelen om onveilige situaties te stoppen en durven te melden.”





'Just' in het begrip just culture staat voor 'rechtvaardigheid', zo geeft hij aan. "Mensen hebben de neiging bij fouten vooral te kijken naar wie het gedaan heeft in plaats van feitelijk na te gaan wát er gebeurd is. Bij just culture wordt menselijk gedrag bij fouten en falen als onderdeel van het systeem gezien. Door na te gaan wat er in het systeem fout ging, kun je er gericht aan werken om dat in het vervolg te voorkomen. Van het aanwijzen van een 'rotte appel' leer je uiteindelijk niets en loop je kans dat die fout door een ander opnieuw gemaakt wordt."

Centrale meldafdeling

Om medewerkers aan te moedigen onveilige situaties te melden, zette KLM een centrale meldafdeling op. "Voorheen zat daar bij de diverse afdelingen geen samenhang in en was dat heel versnipperd. Om de drempel verder te verlagen, hebben we een meld-app met fotokoppeling ontwikkeld, waarmee meldingen ook teruggekoppeld worden. Hiervoor kregen medewerkers vaak het idee dat hun melding in een 'zwart gat' verdween en dat stimuleerde niet."

Pippi Langkous

Het verhogen van het veiligheidsbewustzijn maakt vanzelfsprekend ook deel uit van de cultuurverandering waarmee KLM bezig is. Van den Berg: "Maar hoe zorg je ervoor dat wat je communiceert over veiligheid overkomt en blijft hangen? In mijn ervaring werkt storytelling daarvoor erg goed en de inzet van beelden. Neem nu Pippi Langkous. Als je hoort over een meisje van wie de moeder is overleden, de vader op zee zit en die helemaal alleen in een groot huis woont en daar belast is met de zorg over een paard en een aapje, vind je haar vast heel zielig. Als je daarbij de foto laat zien van Pippi Langkous, wordt het ineens een heel ander verhaal."



Rik van Terwisga,
algemeen directeur NEN

“Vergaderen is ons
primaire proces”

Jaap van den Berg, safety
culture manager KLM

“Veiligheidscultuur is net als
een goede boeuf bourguignon,
die heeft tijd nodig”

Edwin Renzen, managing
partner bij Stint
Urban Mobility

“Als het zover is,
is het zover”

Casten Busch, senior
beleidsadviseur
arbeidsveiligheid bij
Politdirektora (N)

“Door in te zoomen, doet
de context ertoe”

Frank Guldenmond,
assistent professor
safety science &
security group aan
de TU Delft

“Ik weet nog steeds niet wat
veiligheidscultuur precies is”



Patrick van de Sande

“Het is niet óns veiligheidsverbeterplan, het is van jullie allemaal; iedereen kan ermee beginnen”

Generaal-majoor Nico van der Zee, directeur veiligheid bij Defensie

“Met steeds minder middelen gingen we steeds meer uitdagende opdrachten uitvoeren”

RiskReporter 
app

Makkelijk onveilige situaties **melden** én **beheren**?

1 Aan de slag met RiskReporter Freemium

- Neem een foto, geef locatie, risico & risicograad aan.
- Verstuur uw melding.

Download via  




2 U wil meer:

- Meldingen die automatisch naar de juiste persoon gaan?
- Uw eigen afdelingen en locaties aanduiden in de app?
- Uw eigen risico categorieën opnemen in de app?
- Een dashboard met overzicht van meldingen en taken?

→ Gebruik dan RiskReporter Premium: wknL.live/RRpremium





Defensie
beschermt
wat ons
dierbaar is

MISSION FIRST, SAFETY ALWAYS BIJ DEFENSIE

Naar aanleiding van twee fatale ongelukken gaat Defensie anders om met veiligheid. Het onderwerp heeft topprioriteit, maar in een organisatie waarbij onveiligheid onlosmakelijk met een deel van het werk is verbonden, is dat geen eenvoudige opgave. Directeur veiligheid Nico van der Zee en directielid Harmen Alkema van de Defensie Materieel Organisatie vertellen daarover.

De keynote van de Defensie-topmannen vindt direct na de lunchpauze plaats en kan rekenen op veel belangstelling. Bij generaal-majoor Van der Zee ontlokt dat de opmerking dat hij bij thuiskomst verheugd kan melden dat hij volle zalen trok. Zo begint de presentatie luchtig, maar na afloop bleef niemand met het idee achter dat Defensie veiligheid niet serieus neemt. De benoeming van Van der Zee tot directeur veiligheid, anderhalf jaar geleden, is daar een duidelijk voorbeeld van. “Ik ben de eerste die deze nieuwe functie vervult”, geeft hij aan. Onder zijn verantwoordelijkheid valt het stellen van kaders waarbinnen Defensieonderdelen hun veiligheidsmanagement inrichten en toezicht houden op de uitvoering van maatregelen die de veiligheid verbeteren.

Can-do-mentaliteit

Dat er wat te verbeteren viel, kwam onder meer aan het licht bij twee incidenten (op een schietbaan in Ossendrecht en met een ondeugdelijke mortiergranaat in Mali) waarbij dodelijke slachtoffers te betreuren waren. Uit onderzoek kwam naar voren dat verwijtbaar handelen van Defensie daaraan ten grondslag lag. De veiligheid was niet op orde en Van der Zee wijt dat aan de bezuinigingen waarmee zijn organisatie sinds

het einde van de Koude Oorlog te maken heeft gehad en de ‘can-do-mentaliteit’ van de militairen. “Met steeds minder middelen gingen we steeds meer uitdagende opdrachten (zoals missies in oorlogsgebied) uitvoeren. Dat is geen excuus, wel een verklaring.”

Vangrail opzoeken

Bij het inrichten van haar nieuwe veiligheidsbeleid maakt Defensie onderscheid tussen de zogenoemde vrede-stak waaronder niet-operationeel werk (bijvoorbeeld het onderhoud aan voertuigen) en opleiding vallen, en de operationele tak. Onder die laatste zijn de trainingen voor missies en de daadwerkelijk inzet van militairen in onder meer conflictgebieden gerangschikt. Van der Zee: “Bij de vrede-stak ligt het accent op veiligheid, bij de operationele tak op de missie, maar is het uitgangspunt ‘mission first, safety always’.” “In de praktijk betekent dat onder meer dat we bij trainingen de vangrail opzoeken, maar hem nooit raken en bij missies, waaraan risico’s onlosmakelijk verbonden zijn, géén risico’s nemen die voor het volbrengen van de opdracht niet absoluut noodzakelijk zijn. We zijn bezig met het herstellen van dat wat op veiligheidsgebied is misgegaan. We zijn er nog niet, maar zijn op de goede weg en er heel serieus mee bezig.”



Veilig materiaal

Bij veilig werken hoort veilig materiaal en daarvoor is bij Defensie de Defensie Materieel Organisatie (DMO) verantwoordelijk. Harmen Alkema is daar directeur besturing en bedrijfsvoering. Hij opent zijn verhaal met een film over de DMO. “Wat valt jullie op”, vraagt hij daarna aan de zaal. Het antwoord: “Het woord veiligheid komt er niet één keer in voor. Deze film is uit 2017. Als we een nieuwe zouden maken, zou dat zeker wél het geval zijn.”

Ook bij dit Defensieonderdeel staat het verbeteren van de veiligheid zeer hoog op de agenda. Alkema geeft daar een aantal voorbeelden van. Zo is veiligheid onder meer bij het ontwerp van nieuw materiaal helemaal aan de voorkant van het proces geplaatst, staat veiligheidsbewustzijn centraal in de opleidingen, werd er een risk & safety board opgericht en een beleidsverklaring opgesteld en uitgebreid met de organisatie gedeeld. “Op die manier werken we aan een betere veiligheid.”

ONTWERPEN MET HINDERNISSEN: DE NIEUWE STINT

Het vreselijke ongeluk met de Stint in Oss in september 2018 ligt iedereen nog vers in het geheugen. Ruim een week daarna werd het voertuig in Nederland verbannen van de openbare weg. Edwin Renzen werkt sindsdien aan een nieuw ontwerp, maar moet daarbij zowel aan de voertuigregelgeving als die voor machines voldoen.

Het proces waarmee Renzen (managing partner bij Stint Urban Mobility en uitvinder van de Stint) bezig is, omschrijft hij als 'het vormen van een nieuwe kerk op basis van zowel de katholieke als protestantse bijbel'. Onbegonnen werk? Als buitenstaander zou je dat wel denken. En tijdens de break-outsessie die Renzen met Marieke Coumans (advocaat CE marketing bij Fifth Advocatuur) verzorgt, komen er voorbeelden voorbij die die gedachte er bepaald niet minder op maakt. Bijvoorbeeld dat de nieuwe Stint op een aantal punten op dezelfde manier beoordeeld wordt als graafmachines.

Doorzettingsvermogen

Van ophouden wil Renzen echter niet weten. Het feit dat hij blijft doorgaan met zijn pogingen om een aangepaste versie van de Stint de weg op te krijgen, wijt hij aan zijn 'gebrek aan intelligentie'. Een kwinkslag waarmee hij wil zeggen dat een normaal mens er allang de brui aan had gegeven. Zijn doorzettingsvermogen levert hem tijdens de sessie van verschillende kanten veel waardering op.

Bij zijn inspanningen om zowel aan de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen als aan de Machinerichtlijn te voldoen, wordt hij juridisch bijgestaan door Coumans. Renzen was al ruim een half jaar bezig een ontwerp te maken dat aan de veiligheidseisen van de beleidsregel voldeed toen de Europese Commissie afgelopen zomer aangaf dat zij de Stint ook als een machine zag.

Tegenstrijdige eisen

Waartoe die dubbele en soms tegenstrijdige eisen leiden in het ontwerpproces, laten Renzen en Coumans zien aan de hand van twee voorbeelden: de bestuurdersplaats en het Roll-Over Protection System (ROPS). Van beide worden verschillende ontwerpen

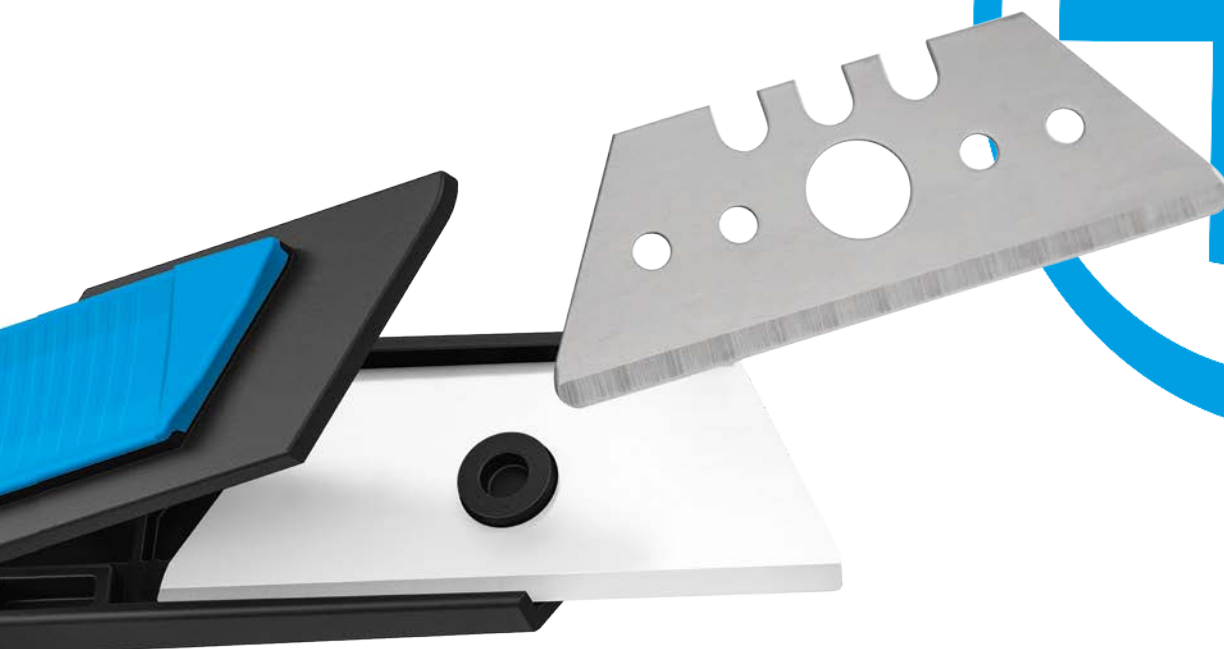
getoond die Stint Urban Mobility daarvoor maakte. Daarmee geven zij een inkijk in de ingewikkelde puzzel waarmee zij te maken hebben. De deelnemers aan de sessie kunnen hun mening geven over de ontwerpen en aangeven hoe zij dit zouden aanpakken. Daaruit ontstaat een levendige discussie, waarbij Renzen veel vragen over bepaalde keuzes en aanpassingen krijgt ook nog een aantal technische ontwerptips ontvangt.

Beschikking

Uit de getoonde ontwerpen van de bestuurdersplaats en ROPS hebben Renzen en de zijnen reeds een keuze gemaakt. Het ontwerp waarin beide zijn verwerkt voldoet inmiddels aan de Machinerichtlijn. "En? Wanneer mag de nieuwe Stint de weg op?", vraagt dagvoorzitter Erik Peekel hoopvol aan Renzen aan het einde van de sessie. "Op het moment dat de beschikking wordt afgegeven", luidt het ontwijkende antwoord. "Als het zover is, is het zover." Meer kan hij er niet over zeggen. Wordt ongetwijfeld vervolgd.



STALEN OF KERAMISCHE MESJES? BIJ MARTOR HEEFT U DE KEUZE!



KERAMISCH MESJE
NR. 60099C



KERAMISCH MESJE
NR. 65232C



KERAMISCH MESJE
NR. 92C



 NIEUW 2020:
KERAMISCH MESJE



De nieuwe keramische mesjes van MARTOR zijn een uitstekend alternatief voor de standaard stalen mesjes.

Maak zelf uw keuze op basis van uw snijwerkzaamheden.

De voordelen van MARTOR keramische mesjes:

- + flexibel gebruik in de beste MARTOR houders
- + constant hoog niveau van scherppte
- + geschikt voor een verscheidenheid aan te snijden materialen
- + gemaakt van hoogwaardig zirkoniumoxide
- + gaat tot 12 keer langer mee dan vergelijkbare stalen mesje

Bij elke snede profiteert u ook van het hoge veiligheidsniveau van een MARTOR veiligheidsmes.

Ervaar meer: www.martor.nl | T +31 527 615 722

ENJOY SAFETY
MADE IN SOLINGEN

martor

'BRING THEM HOME'

Jan Terlouw zou aanvankelijk de afsluitende keynote verzorgen. Wegens persoonlijke omstandigheden was die helaas verhinderd. In luitenant-kolonel Hans van de Ven werd een meer dan waardige vervanger gevonden. Hij was in 2014/2015 commandant van de repatriëringsmissie MH17 en vertelt daar een indrukwekkend verhaal over.

Op het embleem van de missie die Van de Ven leidde stonden de woorden 'Bring them home'. 'Home' stond daarin voor de elf thuislanden waar de 298 slachtoffers vandaan kwamen, maar bovenal voor de mensen voor wie zij dierbaar waren, hun nabestaanden. Door zijn werk heeft Van de Ven die goed leren kennen en weet hij welke gevoeligheden er bij hen leven. "Een aantal houdt alles bij wat er over de ramp in de media en social media verschijnt", geeft hij aan. "Om hen niet te belasten, verzoek ik iedereen dringend over de inhoud van mijn verhaal niets te publiceren of te posten."

In de loop van zijn keynote wordt duidelijk waarom hij hier zo uitdrukkelijk om vraagt. Bepaalde beelden die de militair toont en details die hij vertelt over de ramp en het bergingswerk zouden door direct betrokkenen als zeer belastend kunnen worden ervaren. Uit respect voor hen, en voor Van de Ven, bevat dit verslag daarom alleen een globale weergave van zijn presentatie.

Combined Joint Interagency Taskforce

Van de Ven was in Afghanistan toen vlucht MH17 op 17 juli 2014 boven Oekraïne werd neergeschoten. Namens Defensie maakte hij sinds 1996 deel uit van diverse noodhulpteams en verleende in die functie hulp na aardbevingen in onder meer Pakistan en Haiti. Mede door die achtergrond werd hij na de ramp naar Oekraïne gezonden en kort daarna benoemd tot commandant van het Combined Joint Interagency Taskforce, waar onder anderen ook Australiërs en Maleisiërs deel van uitmaakten. Die taakgroep moest zorgen voor

de berging van de slachtoffers, hun persoonlijke bezittingen en de wrakstukken van het vliegtuig.

Situatieschets

Van de Ven begint zijn verhaal met een schets van de situatie in Oost-Oekraïne in juli 2014: "Het Oekraïense leger was begonnen met een offensief tegen de pro-Russische rebellen en ten tijde van de ramp werd er hevig gevochten. Vlucht MH17 stortte neer op de frontlijn en de crashsite besloeg een gebied van 70 vierkante kilometer."

Zeer moeilijke omstandigheden die extra bemoeilijkt werden door de hitte die zomer. "Overdag liep de temperatuur op naar 40 graden." Vervolgens vertelt hij wat de taskforce in het rampgebied deed in de vier fasen waaruit de missie bestond. De operatie werd op 29 april 2015 afgesloten.

Ander inzicht

Door het bergingswerk konden 296 van de 298 slachtoffers worden geïdentificeerd. "Voor de nabestaanden van de twee mensen waarbij dat niet gelukt is, is dat verschrikkelijk. Maar zowel ons team als de lokale hulpdiensten daar (waarvan Van de Ven het negatieve beeld dat daarvan heerst in zijn verhaal wil bijstellen) hebben binnen de mogelijkheden alles gedaan om het bergingswerk zo goed mogelijk uit te voeren." Hij sluit af met de woorden: "Ik hoop dat u nu een ander inzicht heeft in wat er zich in Oekraïne heeft afgespeeld in de tien maanden na de ramp." Voor het overgrote deel van de aanwezigen bij de goed bezochte afsluiting zal dat zeker het geval zijn.





JAARCONGRES



INDUSTRIËLE
VEILIGHEID

EUROPOORT
Kringen

Colofon

Jaarcongres Industriële Veiligheid 2020 On the floor magazine is een uitgave van Europoort Kringen in opdracht van Heliview Conference & Training B.V.

Uitgever

Waterfront Media Concepten B.V.

Redactie

Jiri Hartog, Erik Stroosma

Fotografie

Marcel Cazemier

Vormgeving

arjendefouw | grafisch ontwerp

Media-advies

Remco Rooij

© 2020 | Waterfront Media Concepten B.V. Niets uit deze uitgave mag op enigerlei wijze worden overgenomen zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever en opdrachtgever.

www.heliview.nl/conferences

www.europoortkringen.nl

