



JAARCONGRES



**INDUSTRIËLE
VEILIGHEID**



**‘Integriteit
in Veiligheid’**

24 JANUARI 2019 | DEFABRIQUE

heliview
CONFERENCE
& TRAINING

EUROPOORT
Kringen



FEESTELIJK TINTJE

Het was voor de vijftiende keer dat het Jaarcongres Industriële Veiligheid werd gehouden, vorige week in DeFabrique in Utrecht. Daarom had het congres deze keer een feestelijk tintje. Partner van het eerste uur, Troax, werd in het zonnetje gezet en voor iedereen was er taart. Inhoudelijk was het congres als vanouds verdiepend en interessant. Onder voorzitterschap van Erik Peekel werd het thema 'Integriteit in veiligheid' vanuit verschillende, soms verrassende, invalshoeken belicht.



BLIJVEN LEREN

Benno Baksteen kan met smaak vertellen hoe hij als piloot verschillende veiligheidsvoorschriften overtrad. En dat hij daarna niet werd bestraft. Wel vonden er discussies plaats. Zo hoort dat in een lerende organisatie, vindt hij.

De Perserij in DeFabrique is tot de nok toe gevuld, en je kunt een speld horen vallen wanneer Benno Baksteen aan zijn presentatie begint.

“Ik weet niets van industriële veiligheid”, opent hij enigszins verrassend, de voormalig verkeersvlieger en oud-voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. “Maar ik kan u wel een en ander vertellen over veiligheid in de luchtvaart. Ik zal rustig beginnen. U kunt achterover leunen, luisteren en zelf de vertaalslag naar uw eigen omgeving maken.”

Veerkracht

“Regels zijn virtueel. Het gaat erom hoe je ermee omgaat”, vindt Baksteen. Hij verklaart zich nader: “Een bakker kan wel een goed recept hebben om brood te bakken, maar als hij daar niets mee doet gebeurt er niets. De wereld is altijd rommeliger dan waar procedures vanuit gaan. Er gaan dingen fout.” Je moet het hebben van de veerkracht van een organisatie, de kennis en kunde die zich daarbinnen bevinden, en die samen de cultuur vormen. Baksteen: “Kijk naar wat mensen doen. Daar kun je de cultuur uit afleiden.”

Bochtjes afsnijden

Gedrag heb je in soorten en maten, gaat Baksteen verder. Hij onderscheidt malafide en bonafide gedrag. Onder dit eerste vallen criminele activiteiten, wanneer iemand bijvoorbeeld geld verdient door de regels te overtreden. Maar ook pathologisch gedrag is malafide, legt Baksteen uit, waarbij mensen regels overtreden in de overtuiging ‘toch niet te worden gepakt’. “Crimineel gedrag moet worden bestraft. Pathologisch gedrag dien je te handhaven en wanneer nodig ook



te sanctioneren.” Onder bonafide gedrag verstaat de oud-piloot proactief gedrag en een lerende cultuur. Hierbij is straffen van geen nut, wat overigens niet betekent dat alles rimpelloos verloopt. “Mensen kunnen bochtjes gaan afsnijden, net zolang tot het een keer misgaat. Of je wilt het al goede veiligheidsniveau verder verbeteren, waardoor er meer regels en procedures bijkomen. Dit gaat ten koste van de veerkracht van de organisatie, die verkrampst.”

Drie wijzers

“Een lerende cultuur is niet ingewikkeld”, vervolgt Baksteen. “Maar deze is wel lastig toe te passen. Het druipt in tegen wat mensen en organisaties van nature doen. In de luchtvaart is het gelukt. Want als het daar mis gaat, ga je dood.” Hij toont een grafiek, waarop te zien is hoe het aantal vliegtuigongelukken sinds 1959 drastisch is verminderd. Dat is te danken aan de verbeterde techniek, maar ook aan de focus op de menselijke tekortkomingen. Zo is het aantal wijzers in de hoogtemeter in de cockpit verminderd van drie naar een, met een digitale weergave erbij. Die ene wijzer is nog altijd nodig, omdat het voor de mens zo makkelijker te zien is wanneer fluctuaties optreden.

Hoger niveau

“Goede procedures zijn gestolde ervaring. Maar procedures zijn niet heilig. De wereld is fundamenteel onvoorspelbaar, met daarin een feilbare mens die tegelijkertijd de reddende engel kan zijn”, aldus Baksteen. Hij is ertegen de mens uit de cockpit weg te automatiseren. “Je moet de mens ondersteunen met checklists, procedures en teamwork.” Baksteen vertelt hoe hij als gezagvoerder een discussie met een collega nooit uit de weg ging, ook al had hij ‘vier gouden ringen’ om zijn mouw en naar eigen zeggen ‘negen van de tien keer’ gelijk. En het bewust afwijken van een regel kan een goede zet blijken te zijn, vindt hij. Baksteen vertelt hoe hij op een vlucht naar de VS verschillende keren voorschriften naast zich neer legde. Dit omdat hij goede redenen had om de procedures niet te volgen. Het pakte goed uit. “Ik heb de juiste afweging gemaakt. Als organisatie kan je hiervan ook leren. Je hoeft niet te straffen als van de procedure wordt afgeweken. Straffen doe je alleen bij malafide gedrag. Wel kan je van mening verschillen. In een lerende cultuur moet je er altijd naar streven veiligheid naar een hoger niveau te brengen.”





IS DE LOTO-PROCEDURE TE AUTOMATISEREN?

Afwijken van de norm vraagt soms om wat lef. "Maar het is wel toegestaan", zegt machineveiligheidsexpert Martijn Drost. "Tenminste, als je daarbij kiest voor een veilig en betrouwbaar alternatief." Hij noemt geautomatiseerde Loto als een veiliger alternatief dan de huidige situatie, vooral vanwege de eenvoud.

Is het mogelijk om de Loto-procedure te automatiseren? Dat is de vraag die centraal staat bij de presentatie van machineveiligheidsexpert Martijn Drost van DSC. "Volgens de wet mag het wel", legt hij uit. "De wet schrijft namelijk voor dat je aan de richtlijn moet voldoen. In die richtlijn staat dat je moet werken met een veilig en betrouwbaar systeem. Je hebt daarbij de ruimte om af te wijken van de norm." Drost legt bovendien uit dat de norm altijd achter loopt op de stand van de techniek. Zo was het vroeger verplicht om de veiligheidssystemen hardwarematig te bedraden. In die tijd waren softwarematige oplossingen onbetrouwbaar. "Maar de techniek schrijdt voort en normen worden slechts eens in de vijf jaar aangepast", zegt Drost. "In de praktijk betekent dit dat een veilig alternatief eerst toegepast wordt in de praktijk. Pas daarna wordt hij opgenomen in de norm."

Omslachtig

Drost geeft in zijn presentatie weer hoe omslachtig de huidige Loto-procedure is. Hierbij moet iemand in de elektrische ruimte de machine of installatie scheiden

van de hoofdstroom. Vervolgens moet dit zowel bij de machine als in de elektrische ruimte vergrendeld worden. Bij de machine moet iemand aantonen dat deze spanningsloos is. Tot slot moet dit in de elektrische ruimte geaard worden. "Het probleem van een omslachtige procedure is dat je meer kans hebt op fouten", zegt Drost. "Onveilige situaties worden veelal veroorzaakt door menselijk handelen. Daarom is het belangrijk om procedures zo eenvoudig mogelijk te maken."

Geautomatiseerd

In zijn presentatie legt Drost uit hoe de techniek van de geautomatiseerde Loto werkt. De monteur draait bij de machine een schakelaar om, die vergrendeld wordt. Vervolgens worden alle stappen in de elektrische ruimte automatisch doorlopen. De machine wordt gescheiden van de hoofdstroom, er wordt spanningsloosheid aangegevoeld en geaard. Bij de machine verschijnt een groen lampje als deze stappen goed doorlopen zijn. Dit betekent dat de monteur aan het werk kan. "De kracht van het systeem is de eenvoud", zegt Drost. "Doordat mensen minder



procedures hoeven te doorlopen, is de kans op fouten kleiner en is het systeem per saldo veiliger." Iemand uit de zaal vraagt hoe duur dit systeem is. Drost zegt dat je bij een 100 kW-systeem ongeveer op een bedrag tussen de 8.000 en 10.000 euro uitkomt. "Dat is een hele investering", zegt een collega van Drost. "Maar wat is duur, als je hiermee één dodelijk ongeluk weet te voorkomen? En misschien is zo'n systeem bij kleine installaties wat prijzig. Maar zeker bij complexe installaties is het dat wel waard."

“



Tieme Zwaan, safety officer bij Owens Corning Veil Netherlands

“IK HEB NIEUWE IDEEËN OPGEDAAN”

“Ik kom hier om nieuwe ideeën op te doen. Ik heb al een oplossing gezien waar ik in de praktijk iets mee kan. Onze monteurs moeten onze machines altijd vergrendelen met een hangslot voordat ze daar aan het werk gaan. Het is vervelend om dat twintig keer per uur te moeten doen. Ik zag dat Euchner daar een mooie oplossing voor heeft. Zij hebben een batch waarmee de monteur de machine kan vergrendelen. De monteurs halen de batch uit het slot en steken deze in hun broekzak. Daarmee is de machine vergrendeld. Na de werkzaamheden steken ze de batch weer in het slot en kan de machine weer draaien. We werken al jaren met Euchner, maar ik wist niet dat zij deze oplossing in hun assortiment hebben. Het is goed dat ik dat hier gezien heb.”

”

“



Hanneke Lutters, Voskamp Groep

“HET CONGRES ZET ME WEER EVEN OP SCHERP”

“Dit congres heeft mijn blik weer verruimd. Binnen Voskamp vervul ik mijn functie alleen. Het is leuk om hier met mensen te spreken die hetzelfde vak uitoefenen als ik. Ik ben bijvoorbeeld naar een toespraak geweest van iemand die uitlegde dat verandering in de mens zit. Daarom is het belangrijk om eerst te kijken naar de praktijk en daarna pas naar de processen. Ook gaf hij aan dat je moet voorkomen dat veiligheid een papieren tijger wordt. Alle maatregelen moeten afgestemd zijn op de praktijk, anders heeft het geen zin. Dit zijn dingen die je natuurlijk allemaal wel weet. Toch zet het je weer even aan het denken. Hoe is dat bij ons geregeld? Het zet me weer even op scherp.”

”



INTEGRITEIT ONTLEED

Integriteit, wat is dat eigenlijk? En wat is het effect ervan op veiligheid? Op deze vragen en meer gaat Ingeborg Koopmans in, Officier van Justitie bij het Functioneel Parket.

Ingeborg Koopmans, door dagvoorzitter Erik Peekel aangekondigd als 'vaste waarde' op het Jaarcongres Industriële Veiligheid, gaat in op het thema 'Integriteit in veiligheid'. "We hebben allemaal wel een gevoel bij het begrip 'integriteit', maar wat is dat nu precies?", trapt Koopmans haar presentatie af. Ze ziet het begrip als een 'vergaarbak', waarin twee soorten integriteit zijn te onderscheiden: kort gezegd persoonlijke integriteit - waartoe eerlijkheid en betrouwbaarheid behoren - en

het handhaven van normen. "Integriteit begint al bij het begin, bij de fase van het ontwerpen. Daar kan het fout gaan. Daarnaast is er operationele en technische integriteit."

Vertrouwen en waardering

"Integriteit staat of valt hoe je er mee omgaat", vervolgt Koopmans. "Kijk, wij zijn geen van allen perfect. Pesten of intimidatie op de werkvloer komt voor, net als discriminatie. Binnen elke organisatie heb je wel een collega die wat minder fris ruikt. Behandel je die hetzelfde? En

hoe ga je om met klokkenluiders? Als discriminatie op de werkvloer te veel voorkomt, komt het erop aan of je het wel of niet adresseert." Het effect van integriteit is vertrouwen en waardering. Dat krijg je bijvoorbeeld wanneer je als werknemer dezelfde boodschap uitdraagt bij de baas als wanneer je met collega's bij het koffiezetafparaat staat te kletsen. Koopmans legt een voorbeeld voor, die zij zelf aan den lijve had ondervonden. "Binnen het Openbaar Ministerie was een visiedocument opgesteld.

Maar in een interview in de krant ging een lid van het College van procureurs-generaal daar honderdtachtig graden tegenin. Dat vond ik lastig."

Toon zetten

Projecteer je integriteit op veiligheid, dan kom je bij de beroepshouding van veiligheidsprofessionals uit. Bijvoorbeeld van consultants. Koopmans: "Adviseer je op het randje of ga je erover heen? Wat doe je als je voor een klant werkt, voor wie veiligheid niet meer dan window dressing is? En waar leg je als werknemer je grenzen, als je baas je opdraagt het te regelen en het maakt niet uit hoe?" Koopmans ziet gedragscodes als het opschrijven van regels die er al zijn. "Toch worden ze opgeschreven, meestal als het al is misgegaan." Ze ziet integriteit als een onderdeel van de veiligheids-cultuur, waarvan de toon door het management wordt gezet. "Als de baas niet het goede voorbeeld geeft, wordt dit ook niet gevolgd."

Zwembad

Zo bepaalt de veiligheidscultuur wanneer een signaal wel of niet als alarmerend wordt beschouwd. Ze geeft twee voorbeelden. "De Onderzoeksraad Voor Veiligheid doet veel onderzoek op Schiphol. Er vinden daar veel incidenten plaats, maar toch verandert er niets. Hoeveel signalen zijn er nodig?" Een ander voorbeeld is het naar beneden vallen van een geluidsbox in een zwembad. Deze viel op een baby, die daardoor overleed. "Als dit 's nachts in een leeg zwembad was gebeurd, had je



er nooit meer iets over gehoord. Nu werd er actie ondernomen. Zo willekeurig is het." Koopmans schetst hoe uit rapporten bleek dat de schroeven, waaraan de geluidsinstallatie hing, steeds meer door het chloor werd aangetast. Toch deed niemand iets, omdat onduidelijk was wie dit moest oppakken. "Het zou van lef getuigen wanneer iemand dit had gedaan, zonder dat duidelijk was wie voor de kosten moest opdraaien", zegt Koopmans.

Stress en conflicten

De cultuur in een organisatie beïnvloedt de rol die mannen en vrouwen spelen, vindt Koopmans. "Rolpatronen hebben invloed op onder meer besluiten en de risk appetite. Een verdachte in een zedenzaak - meestal zijn dit mannen - zijn niet blij als ze in de rechtszaal alleen maar vrouwen tegenover zich zien zitten. Daar ben ik eerlijk over!" Ook is de cultuur van invloed op hoe wordt omgegaan met stress, conflicten en overwerk. "Mogen conflicten er zijn? Is het gebruikelijk om in een vergadering met de vuist op tafel te slaan? En hoe

stoer is het om veel uren te maken? Je ziet dat flexwerkers zich minder kritisch durven te uiten dan mensen met een vaste baan. We staan te weinig stil bij de eisen die het werk stelt. Wanneer medewerkers aan een lopende band bijvoorbeeld niet naar de wc durven te gaan, omdat dan de machine moet worden stilgezet. Dat doet iets met mensen."

Geen tegenspraak

Afsluitend geeft Koopmans drie voorbeelden van incidenten, waarop de cultuur en integriteit van grote invloed zijn geweest. Bijvoorbeeld een ongeval bij een kerncentrale in 1979 bij Three Miles Island in de VS. "Een groep werknemers zei dat het zo wel kon. Dat was een aanname van lijk-mijn-vestje. De mening van de meerderheid is lang niet altijd juist. Of neem de kernramp bij Tsjernobyl in 1986. Kritiek en openbaarheid werd daar niet geduld. Een derde voorbeeld is de ramp bij Fukushima in 2011. In deze kerncentrale heerste een cultuur waarin geen tegenspraak werd geduld. Dat bepaalt hoe het er op de werkvloer aan toe gaat."



WEES ALERT IN WAT JE OPSCHRIJFT

“Alles wat je opschrijft, kan in een strafzaak tegen je gebruikt worden”, zegt Gert-Jan Elsen, advocaat bij Wladimiroff Advocaten. “Wees dus niet te naïef in het uitvoeren van een ongevallenonderzoek na een incident. Een verkeerde conclusie in het ongevallenonderzoek is later in een rechtszaak moeilijk weer recht te praten.”



Na een ongeval wil je als bedrijf de waarheid boven tafel krijgen. Je wilt leren van je fouten. Daarom is het wenselijk om een ongevallenonderzoek te starten. Gert-Jan Elsen, advocaat bij Wladimiroff Advocaten, zegt dat je daarbij wel moet voorkomen dat het een olifant in een porseleinkast wordt. “Voordat je het weet heeft een extern bureau een conclusie getrokken waar jij het als bedrijf helemaal niet mee eens bent. Het wordt dan heel moeilijk om daar in een rechtszaak nog een andere draai aan te geven.”

Even afwachten

Elsen zegt dat je na een ongeval eerst eens moet afvragen of je wel een ongevallenonderzoek wil starten. “Soms lopen er zoveel andere onderzoeken dat het verstandiger is om die eerst even af te wachten”, zegt hij. “Vervolgens is het belangrijk om na te gaan wat je precies wilt onderzoeken en door wie je dat laat doen. Een onderzoek dat je zelf uitvoert kan intern blijven. Je hoeft namelijk niet mee te werken aan je eigen veroordeling. Een rapport dat een extern bureau opstelt kan wel opgevraagd worden en in een rechtszaak tegen je gebruikt worden. Dan is het goed dat je vooraf wel weet wat zij precies gaan onderzoeken en dat je grip houdt op de conclusies die zij gaan trekken.”

Verkeerde conclusies

In de praktijk kan er veel mis gaan, zo blijkt uit de presentatie van de advocaat. Een voorbeeld daarvan is een technicus die in zijn enthousiasme ook meteen de oorzaak van het ongeval benoemt. “Maar dat is natuurlijk de oorzaak vanuit zijn eigen interpretatie”,



zegt Elsen. “Het is niet gezegd dat dat ook klopt. Misschien kunnen er wel meerdere oorzaken zijn. Dat moet uit het onderzoek nog blijken. Dus zorg ervoor dat mensen bij de feiten blijven. Waak ervoor dat ze zelf conclusies trekken, gaan speculeren en persoonlijke meningen geven.”

Ook ziet de advocaat het vaak misgaan bij de aanbevelingen. “Een extern bureau kan niet in jouw portemonnee kijken. Dus misschien komt hij wel met een aanbeveling die drie ton kost en heb je dat geld gewoon niet. Het kan gebeuren dat je volgend jaar een vergelijkbaar ongeval krijgt. Dan is het wel erg moeilijk om aan de rechter uit te leggen dat je die aanbeveling niet hebt opgevolgd.”

Mailwisseling

En wat doe je met getuigenverklaringen? “Het doel van een ongevallenonderzoek is om de waarheid boven tafel te krijgen”, legt Elsen uit. “Je hebt er dus belang bij dat medewerkers alles vertellen wat zij gezien hebben. Zij zullen daar terughoudend mee zijn, als zij vervolgens ook met naam en toenaam in een rapport verschijnen. Zij lopen daarmee de kans om strafrechtelijk vervolgd te worden. Geef hen de mogelijkheid om anoniem te verklaren en zet alleen de algemene conclusies op papier.”

Op een van de laatste slides laat de advocaat een papierversnipperaar zien. “Laat ik helder zijn”, zegt hij. “Ik houd hier geen pleidooi om bewijs te vernietigen. Maar wees alert met alles wat je op papier zet. Bij een strafzaak wordt alles doorzocht, zelfs je mailwisselingen. Heb je in een mailwisseling geklaagd over de stankoverlast? Dan wist je dus dat er iets mis was met het filter in de afvoerinstallatie. Leg dan, na een ongeval, maar eens aan de rechter uit waarom jij niets gedaan hebt.”



Om ISO 45001 uit te rollen, heb je de hulp én input van je hele organisatie nodig.



Tip: Organiseer awareness-sessies waarin je de verschillende groepen in je onderneming aanspreekt over de mogelijkheden van ISO 45001.

Meer tips?

Vraag de whitepaper aan via



wkbe.be/wp-iso45NL



SLEUTELN AAN DRIE ELEMENTEN

Rudolf de Bruijn, directeur health & safety bij DAF Trucks, geeft op het Jaarcongres Industriële Veiligheid een kijkje onder de motorkap van de vrachtwagenproducent. Wil je de veiligheid verbeteren dan moet je aan drie elementen sleutelen, vindt hij: techniek, systemen en cultuur.



Het in 1928 opgerichte DAF Trucks is binnen de gemeentegrenzen van Eindhoven een stad op zich. Op een terrein van 950.000 vierkante meter werken een kleine zeventienduizend medewerkers, die dagelijks zo'n 250 trucks produceren. "In tegenstelling tot de personenauto-industrie is het bij ons een mensintensief proces. Er komt veel handwerk aan te pas", zegt De Bruijn. Het aantal ongevallen met verzuim is er in de loop der jaren met een factor vijf gedaald. Daar is men bij DAF trots op, vertelt De Bruijn, maar tegelijkertijd blijkt dat het aantal incidenten de laatste jaren op een gelijk niveau blijft hangen. "De verbetering lijkt eruit. Dat baart toch wel zorgen", aldus De Bruijn. Vooral in de jaren waarin de productie werd opgeschroefd, waren er incidenten te betreuren. Dankzij twee maatregelen heeft DAF dit effect weten te dempen. "Nieuwe medewerkers laten wij eerst droog oefenen. Zo kunnen zij wennen aan de onderdelen en gereedschappen. En we hebben 'inleerposten' voor nieuwe medewerkers. Pas hierna kunnen zij naar andere posten doorstromen."

Stoten of snijden

De risico's bij DAF zijn in drie categorieën te verdelen. Voor het ernstige letsel is intern transport de grootste risicofactor, in een fabriek waarin heel veel beweegt en er een groot aantal mensen werkt. Het meest voorkomende letsel is aan de handen. De Bruijn laat een foto zien van een bebloede, gescheurde werkhandschoen. "De hand zag er net zo uit. Handen zitten overal aan of in. Dan loop je het risico je te stoten, snijden of dat je beklemd raakt." Als derde heeft fysieke belasting de grootste impact op ziekteverzuim.

Machineveiligheidstraining

Wil je de veiligheid verder verbeteren, dan zul je aan drie elementen moeten sleutelen, is de stellige overtuiging van De Bruijn. Hij somt op: (1) techniek en standaarden, (2) het structureel werken aan het verbeteren van veiligheidsmanagementsystemen en (3) cultuur en gedrag. Om bij dit eerste element te beginnen, moet bij De Bruijn van het hart dat de 15.000 machines en installaties bij DAF nooit

allemaal perfect op orde zullen zijn. "Daar heb ik mee moeten leren omgaan." Wel kijkt hij mee bij de aanschaf en modificatie van machines. Voordat een machine in bedrijf wordt genomen, wordt deze eerst op veiligheid getest. Ook gaan alle nieuwe productie-engineers op machineveiligheidstraining. "Zij voeren immers de veranderingen door." De Bruijn vertelt ook hoe werkinstructies aan de lijn niet alleen zoals vroeger informatie bieden hoe de lijn te bedienen, maar dat deze ook veiligheidsinstructies bevatten.

Meer draagvlak

In het veiligheidsmanagementsysteem, het tweede element, zijn de veiligheidsrondes gewijzigd. Tien jaar geleden werden nog allerlei zaken afgevinkt tijdens deze rondes, nu dienen die om met collega's in gesprek te gaan over veiligheid. "Het voordeel hiervan is dat je een half uur vol met veiligheid bezig bent. Zo creëer je er ook meer draagvlak voor." De Bruijn vertelt ook hoe eraan is gewerkt het aantal meldingen van incidenten te verlagen, en de kwaliteit ervan te verhogen. "Het succes van dit systeem is ervan afhankelijk wat je ermee doet. DAF investeert jaarlijks een tot twee miljoen euro in het oplossen van de meldingen. Er gaan heel wat uren in zitten."

Mét mensen praten

De Bruijn schakelt door naar het derde element: cultuur en gedrag. Om het veiligheidsbewustzijn onder medewerkers te vergroten, heeft DAF het programma 'Ik maak

het verschil' uitgerold. "Het is deels waar dat de directie het moet oplossen, maar iedere medewerker voor zich heeft ook een eigen verantwoordelijkheid. Uit onderzoek is gebleken dat wij hierover meer mét in plaats van tegen mensen moeten praten. Daarom gaan wij dit jaar meer het gesprek aan met onze medewerkers, onder meer in workshops. Wij willen met mensen praten over waar ze tegenaan lopen." DAF heeft eigen beeldmateriaal en films gemaakt, waarop eigen medewerkers met eigen uitspraken prijken. Dat spreekt volgens De Bruijn meer aan, dan wanneer van algemeen beeldmateriaal wordt gebruikgemaakt.

Uit routine

"Het element techniek is nu grotendeels op orde", vat De Bruijn nog eens samen. "Wel kijken wij nog specifiek naar handgereedschap. Voor wat betreft de systemen gaan wij door met de veiligheidsrondes. En wij willen medewerkers stimuleren elkaar op onveilig gedrag aan te spreken. Hier zitten twee kanten aan. Je moet mensen leren aanspreken, maar ook leren aangesproken te worden. Verder gaan wij ons op 'uit routine' richten. Vaak stappen mensen met de beste intenties uit hun routine, bijvoorbeeld als de machine het niet doet. Wij raden aan een stap terug te doen: denk nog eens na, overleg en onderneem dan pas actie. Dat is niet makkelijk, omdat je vaak met onvoorziene situaties te maken hebt." Afsluitend zegt De Bruijn dat het belangrijk is 'geloof te houden op de goede weg te zijn'. "Als het eenvoudig was, was het allang opgelost."



HOE BEVEILIG JE EEN LOGISTIEKE LIJN?

Rutger Rennings, technisch adviseur bij machinebouwer Viscon Group, deelt in zijn presentatie een interessante casus. Hoe beveilig je een grote logistieke lijn voor lege kratten? Het antwoord luidt: met behulp van zonering.

Het in 's-Gravendeel gevestigde Viscon Group is een producent van machines voor de glastuinbouw, de agrarische sector, de logistiek en sinds kort ook voor retailbedrijven. Rutger Rennings vervult binnen het bedrijf de rol van technisch adviseur, waarbij hij al in een vroeg stadium van het verkoopproces betrokken wordt om zich over de veiligheid te buigen. Zo ook bij een grote logistieke lijn, waarin lege - zowel lage als hoge - kratten worden gewassen, gesorteerd en weer voor productie worden aangeboden.

Sorteermachine

Op het scherm toont Rennings de tekening van de logistieke lijn, zoals die bij de klant zal worden gebouwd. Stap voor stap beschrijft hij het traject dat kratten in deze installatie doorlopen. Het begint met de goederenlift, waarin de kratten naar de eerste verdieping worden getransporteerd. Dan gaan ze door de 'depalletiseerder', een machine die de stapels kratten van pallets haalt, langs de 'ontstapelaar', door de wasmachine, de droger en de sorteermachine. Vervolgens worden de kratten, netjes gesorteerd en gereinigd, door de shuttle opgehaald en naar het buffermagazijn gebracht.

Complexer

"Hoe beveilig je een logistieke lijn als deze?", vraagt Rennings de deelnemers in de zaal. Hij geeft nog wat details. "De lijn is volledig geautomatiseerd; er komt geen operator aan te pas. De grootste gevaren schuilen in de bewegende delen. Alles beweegt, wat risico op beknelling geeft. Verder is inrijgevaar. Er rijden meer dan vijfhonderd kilo zware machines, die niet stoppen. Een derde risico is onverwachts opstarten. Je hebt daarbij niet altijd zicht op de hele lijn." Volgens Rennings beveilig je dit het beste door te zoneren. "Je deelt de lijn op in kleine stukjes en verschillende gevarenzones. Het voordeel hiervan is dat je minder stilstand van de productie hebt. Bij een storing aan de ontstapelaar is het zonde om alles uit te zetten. Ook hebben gebruikers minder reden de veiligheidsmaatregelen te manipuleren." Maar er kleeft ook een nadeel aan het toepassen van zonering. "Je maakt de besturing er wel complexer mee."

Liftschacht

Voor elke zone beschrijft Rennings welke veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Om elk deel is sowieso hekwerk geplaatst. Sommige deuren, zoals die bij de depalletiseerder, hebben een schakelaar. "Als het proces het toelaat wordt de deur vrijgegeven. Bijvoorbeeld als de lift boven is. Je wilt niet dat iemand door de zeven meter diepe liftschacht naar beneden valt", aldus Rennings, die vindt dat werken rond de liftschacht werken op hoogte is. "Train je medewerkers op de gevaren, geef ze de juiste valbeveiliging en laat ze er niet alleen werken." Tot slot heeft hij nog wat meer adviezen. Zo raadt hij aan de lijn bij aankoop te controleren op veiligheid. "Heeft de fabrikant het goed gedaan? Ik loop zelf altijd de verklaring van overeenstemming door. Kloppen de nummers wel? Pas ook de RI&E [risico-inventarisatie en -evaluatie, red.] aan. Er is immers een nieuw arbeidsmiddel in het bedrijf. Zijn de nooduitgangen bijvoorbeeld nog te gebruiken? En check de gebruikersdocumentatie regelmatig. De fabrikant heeft die niet voor niets geschreven!"



Benno Baksteen,
voormalig
verkeersvlieger
en oud-voorzitter
van de Vereniging
van Nederlandse
Verkeersvliegers

“Je hoeft niet
te straffen als
van de procedure
wordt afgeweken”

Rudolf de Bruijn,
director health &
safety bij DAF Trucks

“Als het eenvoudig
was, was het
allang opgelost”

Martijn Drost,
machineveiligheidsexpert
bij DSC

“De techniek
schrijdt voort
en normen worden
slechts eens in
de vijf jaar
aangepast”

Damiaan Denys,
hoogleraar psychiatrie,
filosoof en
neurowetenschapper

“Controle leidt tot
meer controle; het
is verslavend”

Ingeborg Koopmans,
Officier van
Justitie bij het
Functioneel Parket

“De mening van de
meerderheid is lang
niet altijd juist”

Gert-Jan Elsen,
advocaat bij
Wladimiroff Advocaten

“Bij een strafzaak
wordt alles
doorzocht, zelfs je
mailwisselingen”

VEILIGHEID IS EMOTIE

Moeten we proberen om alles onder controle te krijgen? Of is het beter om uit te gaan van vertrouwen? En hoeveel vrijheid willen we opgeven voor nóg meer veiligheid? Hoogleraar Damiaan Denys geeft de zaal een verrassende kijk op deze thema's.

De presentatie van Damiaan Denys, hoogleraar psychiatrie, filosoof en neurowetenschapper, begint prikkelend met een plaatje van een mooie, jonge dame in een badpak. "Jullie hebben natuurlijk al lang gezien waar het hier om gaat", zegt hij. "Precies, het gaat om het cijfer 5." Daarmee verwijst hij naar het cijfer dat groot op haar badpak staat. Er klinkt gelach uit de zaal. De toon is gezet. Dit is een spreker die je telkens weer even op het verkeerde been zet, en je zo op een andere manier over dingen laat nadenken.

Verkeerde beslissingen

"Veiligheid is emotie", is de stelling van deze spreker. "En op basis van emotie nemen mensen vaak de slechtste beslissingen." Zo laat hij een plaatje zien van een soldaat op straat. Deze soldaat geeft mensen een onveilig gevoel, terwijl de werkelijke situatie natuurlijk

veiliger is geworden. Ook vertelt Denys dat er duizend extra auto-ongelukken zijn gebeurd net na 9/11. "Mensen hadden namelijk het gevoel dat een vliegtuig geen veilig vervoermiddel meer was", vertelt de hoogleraar. "Daardoor namen meer mensen de auto en werd het drukker op de weg. Ook stapten er meer mensen in de auto die eigenlijk niet gewend waren om lange afstanden te rijden. Mensen kozen dus voor een vervoermiddel dat onveiliger was, omdat hun gevoel dat ingaf. Dit terwijl uit de cijfers blijkt dat een vliegtuig een veiliger vervoermiddel is dan de auto."

Minder vrijheid

Uit de presentatie blijkt bovendien dat veiligheid altijd ten koste gaat van vrijheid. Denys laat een stukje zien uit de film *Turks Fruit*. Hierop is te zien hoe de hoofdpersoon zigzaggend door Amsterdam fietst. Automobilisten toeteren,

trams gaan voor hem op de rem en het meisje achterop grist in het voorbijgaan nog even een ijsje uit de handen van een voorbijganger. "Dit is een beeld waar je blij van wordt", zegt Denys. "Het toont vrijheid en onbevangenheid. Maar het is ook het Amsterdam uit 1973. Dit Amsterdam bestaat niet meer. Als je dit nu zou doen, levert dat je een kapitaal aan boetes op. Het Amsterdam van nu, dat is het Amsterdam dat een terrassenbeleid van 33 pagina's heeft. Hierin staat precies omschreven hoe je je dient te gedragen op een terras. Nederland is veranderd en die veranderingen zijn ingegeven door angst." Denys laat een plaatje zien van een vrouw die wijn probeert te drinken met een rugby-helm op. Dat lukt haar niet. "Door al die veiligheidsmaatregelen zijn we meer in een harnas gaan leven en kunnen we minder van het leven genieten."

Controle terugkrijgen

De hoogleraar legt ook uit wat angst is. "Angst betekent dat je bang bent voor het onbekende. Daarom is het zo eng om door

een donker bos te lopen. Je hoort geluiden en vraagt je af wat het is. Pas als je weet wat het geluid is, slaat je angst om in vrees. Dat is beter, want dat betekent dat je de situatie weer onder controle krijgt." De hoogleraar noemt ook een voorbeeld uit een kantoor situatie. Stel, je baas belt je boos op met het verzoek om onmiddellijk naar zijn kantoor te komen. "Op weg naar dat kantoor voel je angst. Wat heb je fout gedaan? Waarom wil hij je spreken? Het is de angst voor het onbekende. Op het moment dat je de deur van zijn kantoor wilt openen, herinner je je weer waar het over zal gaan. Je denkt: 'Oh ja, ik ben gisteren met zijn vrouw naar bed geweest'." Er klinkt een luid gelach uit de zaal. Het pleidooi van de hoogleraar is namelijk dat je angst dan omgezet wordt in vrees. Je weet immers waar je baas boos over is. Dat geeft je de controle terug en dat is minder erg dan de angst voor het onbekende.

Onveilig gedrag

Toch pleit de hoogleraar zeker niet voor meer controle. Controle betekent namelijk ook dat mensen zich onveiliger gaan gedragen. Door de komst van winterbanden en ABS zijn automobilisten bijvoorbeeld harder gaan rijden. En door de komst van betere materialen bij het parachutespringen, zijn mensen grotere risico's gaan nemen. "Bovendien, controle leidt tot meer controle", zegt Denys. "Het is verslavend. Mensen vinden het heel lastig om de controle die ze hebben weer los te laten." Zo



vertelt hij dat de knoppen bij veel verkeerslichten in Amerika niet meer werken. De overheid heeft ervoor gekozen om deze knoppen niet te verwijderen omdat mensen het prettig vinden om het gevoel van controle te hebben. Dus ze drukken op een knop en even later springt het verkeerslicht op groen. Dat geeft mensen een beter gevoel dan dat ze langs de weg staan en niets kunnen doen.

Magic

Denys besluit zijn presentatie met een verhaal over je comfort zone. "Binnen je comfort zone is alles veilig", zegt hij. "Maar buiten je comfort zone, dat is de plek where the magic happens. En dat is ook de plek waar je geconfronteerd

wordt met je mogelijkheden en je beperkingen." Hij laat een filmpje zien van een bergbeklimmer die zonder touwen solo een steile berghelling beklimt. "Hij kan dit doen, omdat hij geleerd heeft om vertrouwen te hebben in zijn vaardigheden. Hij weet exact wat hij kan en waar zijn grenzen liggen. En zo heeft hij zijn angst onder controle gekregen." De hoogleraar sluit af met een wijze les voor thuis. "Durf te vertrouwen", zegt hij. "Want vertrouwen is beter dan angst. Ik kan angstig zijn dat mijn zoon het verkeerde pad kiest. Ik kan er ook op vertrouwen dat hij dat niet doet. Ik weet niet of dat vertrouwen terecht is. Maar dat vertrouwen zal hem wel verder brengen."





JAARCONGRES



INDUSTRIËLE
VEILIGHEID

EUROPOORT Kringen

Colofon

Jaarcongres Industriële Veiligheid 2019 On the floor magazine is een uitgave van Europoort Kringen in opdracht van Heliview Conference & Training B.V.

Uitgever

Milan Potuznik

Redactie

Jiri Hartog, Maaïke Tindemans

Fotografie

Marcel Cazemier

Vormgeving

arjendefouw | grafisch ontwerp

Media-advies

Remco Rooij

© 2019 | 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

www.heliview.nl/conferences
www.europoortkringen.nl

