

# Bedrijfsveiligheid: een zorg voor de toekomst

**De overheid heeft veiligheidsdiensten verplicht gesteld. Vanaf 1 januari 1990 zijn zo'n 300 bedrijven met in totaal 350 000 werknemers verplicht zich te laten adviseren over veiligheid.**

Het symposium 'Bedrijfsveiligheid: zorg voor de toekomst', georganiseerd door de NVVK, het GVW en de Vakgroep Veiligheidskunde, moest het pad voor de bedrijfsveiligheid in de komende tien jaar uitstippelen.

Vertegenwoordigers van overheid, bedrijfsleven, wetenschap en de NVVK ontvouwen hun visie op dit probleem. De een wat positiever en optimistischer dan de ander, maar allemaal stevig in het heden verankerd.

Drs. M. Schenke, ex-voorzitter van de NVVK, was het somberst: zijn vraag luidde niet alleen of de bedrijfsveiligheidsdienst het jaar 2000 zou halen, hij twijfelde zelfs aan de overlevingskansen van de Arboret in die periode. Van de vertegenwoordigers van politieke partijen verwacht hij op basis van de verkiezingsprogramma's niet veel. De overheid stelt volgens hem een te lage prioriteit aan de Arboret, getuige de uiterst trage gang van zaken bij de invoering van de wet in het onderwijs. Ook van de resultaten van de Werkgroep voor de Veiligheidszorg – een onderdeel van de Arboraad waarin Schenke zelf actief is geweest – heeft hij geen al te hoge dunk. Zijn schampere opmerkingen over managers die in het kader van hun carrière een tijdlang als hoofd van de veiligheidsdienst moeten gaan fungeren waren duidelijk genoeg.

Toch zag hij nog wel enige lichtpuntjes: de combinatie CDA/PvdA zal naar zijn verwachting iets meer aandacht aan arbeidsomstandigheden besteden dan een combinatie CDA/VVD, de economische ontwikkelingen zitten de invoering van de Arboret niet tegen en van Europa '92 verwacht hij geen negatieve invloed op de toekomst van de veiligheidsdienst.

Het rapport 'Ongevallen in het jaar 2000' van de door de staatssecretaris van WVC ingestelde Stuurgroep Toekomstscenario's Gezondheidszorg

## Genootschap voor Veiligheidswetenschap

In 1985 heeft een aantal mensen, werkzaam in het bedrijfsleven of bij onderzoeksinstituten en wetenschappelijke instellingen, besloten tot de oprichting van het Genootschap voor Veiligheidswetenschap (GVW). De veiligheidsproblemen die de steeds verder gaande schaalvergroting en complexiteit van technologieën, systemen en processen opwerpen, vereisen toenemende inspanningen ter beperking van letsel en schade. Ook een grondige kennis van de ontwikkeling en een bezinning op de rol van de mens is belangrijk. Aan samenwerking tussen verschillende wetenschappelijke disciplines en deskundigen uit de praktijk bestaat een groeiende behoefte.

Het Genootschap stelt zich ten doel een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de veiligheidswetenschap. Het probeert zodanige omstandigheden en voorwaarden te scheppen, dat wetenschappers van verschillende huize elkaar beter verstaan en dat bij veiligheidsbevorderend onderzoek de verschillende disciplines vanaf het begin samenwerken.

Na de oprichtingsfase is het Genootschap nu toe aan uitbouw van haar activiteiten. Het draagvlak is ruimer dan de arbeidsveiligheid alleen: de sectoren transportveiligheid, produktveiligheid en veiligheid in de privésfeer zijn nu nog ondervertegenwoordigd. Studie, zelfwerkzaamheid en onderlinge uitwisseling staan bij het Genootschap voorop. Het bestuur wil de actieve inbreng van de leden vergroten door het instellen van werkgroepen die

over door de leden aangedragen onderwerpen een bijeenkomst, een lezing of een excursie organiseren. Degenen die op wetenschappelijk niveau geïnteresseerd zijn of zich actief bezighouden met veiligheidsvraagstukken, kunnen contact opnemen met het secretariaat GVW, dhr. drs. H.J. Pongers, Raad voor de Verkeersveiligheid, Kneuterdijk 6, 2514 EN 's-Gravenhage, tel. 070-618726.

stelt, dat bij een economische groei van 1,5% en een minimaal overheidsbeleid het aantal bedrijfsongevallen als gevolg van automatisering in de industrie en de bouw nijverheid zal dalen. Maar Amerikaanse analyses hebben aangetoond dat vooral nieuwe werknemers en verhoogde arbeidsproductiviteit de

kans op een ongeval vergroten. Ook levert een verhoogde werkloosheid een grotere ongevalsrisico op. De Stuurgroep zegt in juli 1989: 'Bij de bedrijfsongevallen wordt een aanmerkelijk ongunstiger ontwikkeling dan tussen 1970 en 1984 waargenomen.' De conclusie luidt volgens Schenke dan ook dat een veel grotere ►

inspanning van overheid en bedrijfsleven nodig is. 'Liechtenstein waar- schuwt China voor de laatste maal' was echter zijn laatste constatering.

### Lijnmanager als veiligheidskundige

Ir. M. I. van der Hooft, coördinator bedrijfsveiligheid bij AKZO Nederland NV, gaf vanuit het bedrijfsleven zijn visie. Hij voorziet een toenemend belang van de veiligheidsdienst, waarbij de veiligheidskundige niet altijd in staat zal zijn het hele gebied te overzien. Hij zal meer gaan behe- ren, managen en organiseren. Het

Op 14 december zullen de eerste cursisten van de postacademische opleiding 'Risk Assessment and Control' in het Carlton Beach Hotel in Scheveningen hun diploma's en de titel 'Chartered Engineer' krijgen. Deze opleiding van de TU Delft is de enige in Nederland op topniveau. De deelne- mers hebben kennis gemaakt met methoden en technieken die beschik- baar zijn voor het bepalen van beleid ten aanzien van risico's in technologi- sche systemen.

Het beschikken over een veiligheidsop- leiding op hoog niveau wordt per 1 januari 1990 noodzakelijk. Hoofden van veiligheidsdiensten dienen vanaf dat moment te beschikken over een door de minister aangewezen veilig- heidskundige opleiding. De cursus 'Risk Assessment and Control' wordt aangewezen als officieel erkende oplei- ding tot veiligheidskundige op posta- cademisch niveau.

verplichte erkenning zal er toe leiden dat kwalificaties en bezetting nog eens kritisch worden bekeken. Verder verwacht de heer Van der Hooft een toename van de belangstelling voor opleidingen. Maar in de besluiten zitten ook enkele belemmeringen en beperkingen. Vooral de erkenning – van mensen, diensten en opleidingen – zal tot langdurige en gecompliceer- de procedures leiden. Toch pleit de heer van der Hooft voor ruimte om ervaren lijnmanagers voor enkele jaren als hoofd van de veiligheids- dienst aan te stellen, een stelling die door veel veiligheidskundigen in de zaal niet werd onderschreven. De argumenten van Van der Hooft, een bedrijfsmatiger aanpak van de veilig- heidsdienst en meer veiligheidsbe- wustzijn bij terugkeer in de lijn, wogen voor de zaal niet zwaar ge- noeg; het gemis aan grondige kennis en ervaring bleef voor velen zwaarder wegen.

### Beleidsmatiger

Namens DGA voerde drs. ir. A.J.M. Boesten het woord. Veranderingen in de werknemerspopulatie en de pro- duktieprocessen, zoals meer dienst- verlening, een hoger opleidingsni- veau, verdergaande automatisering en mechanisering, en schaalvergro- ting zullen ervoor zorgen dat andere eisen aan de veiligheidsdiensten ge- steld zullen worden. Een betere com- municatie en minder intuïtief werken dringen de veiligheidskundigen steeds meer de beleidskant op. Het profiel van de veiligheidsdienst in 2000 is breed (samenwerking met ergono- men, bedrijfsgezondheidsdiensten, organisatiedeskundigen, psychologen, milieudeskundigen) en diep ten aan- zien van de analyse en de beheersing van risico's.

Hierdoor zal een steeds verder geïnte- greerde aanpak van de veiligheids- zorg ontstaan.

Drs. H.B.W. Vermeeren, beleids- medewerker van DGA, presenteerde het sterk aangepaste 'Algemeen Toxi- sche Stoffen Beleid'. Lezers van 'Ar- beidsomstandigheden' zijn na de recente serie artikelen voldoende op de hoogte van dit beleid, daarom staan wij bij zijn lezing niet te lang stil.

### Problemen met software

Ir. J.B.J. van Baal van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium schetste de ontwikkelingen in de luchtvaart. 'Nieuwe techniek resul- teert in nieuwe veiligheidsproblemen. Veiligheid mag geen discipline zijn die achteraf haar diensten mag bewij- zen, maar dient als ontwerpdoel

vanaf het begin de ontwikkeling van het ontwerp te beïnvloeden zodat inherent veilige systemen ontstaan'. Voor een aantal veiligheidsproblemen is nog geen sluitende oplossing gevon- den. Vooral de aan software gerela- teerde aspecten ondergaan op dit moment uitgebreid onderzoek. De verwachting is dat de resultaten van dit onderzoek niet alleen in de lucht- vaart, maar ook in andere sectoren van de techniek ruim toepasbaar zullen zijn.

De voordracht van drs. P.H.J.J. Swüste over de arbeidsomstandig- heden in de rubberindustrie zal in het voorjaar in een breder verband in het thema-nummer over de rubberindus- trie van het tijdschrift voor toegepas- te Arbowedenschap aan de orde ko- men. Een breed samengestelde groep heeft op initiatief van werkgevers en werknemers onderzoek gedaan. Van het veldonderzoek presenteerde hij het werkplekonderzoek. Daarin is aandacht besteed aan de chemische, fysische en akoestische belasting van werknemers. De onderzoekers gingen bij de verwerking van hun gegevens uit van een functionele analyse van het productieproces, afkomstig uit de ontwerpleer. Hierdoor worden ver- schillende processen en te treffen beheersmaatregelen onderling ver- gelijkbaar. Eind 1989 zullen werk- nemers en werkgevers in de rubberin- dustrie een gezamenlijk plan van aanpak presenteren.

Concluderend kunnen we stellen dat hier en daar een visionaire blik op sommige aspecten van de veiligheid bespeurbaar was, maar dat men zich veiligheidshalve voornamelijk beperk- te tot koffiedik kijken.

**Erik Pennekamp**

delegeren van taken naar de be- treffende lijn- en stafdiensten past daar goed in. Inspecties en audits op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu zullen gebruikelijke midde- len worden.

Van de recente besluiten met be- trekking tot de veiligheidsdiensten zal een positief effect uitgaan. De