



NVRB - NIEUWSBRIEF

INHOUD

Verantwoording en verantwoordelijkheid	1
*** OPROEPEN ***	1
Van het bestuur	2
Thema-avond 11 mei	2
De Column... Jan van Oorschot	3
De risico's van innovatieve contracten	3
De Pen ... Joep Poort	6
Thema-avond 22 juni	6
Lezing 1: HKV	6
Lezing 2: TNO	7
Agenda	7
Beeldmateriaal	7

Verantwoording en verantwoordelijkheid

Met behulp van de web-site www.overheid.nl geeft "de overheid" voorlichting en informatie van de Nederlandse overheid op internet. Naast informatie over vergunningen, is er ook een link naar de Publieke Verantwoording. De Publieke Verantwoording is een serie interactieve webtv-uitzendingen die elke week op donderdagavond om 20.30 uur live wordt uitgezonden. In De Publieke Verantwoording krijgen we de kans direct in contact te komen met onze ministers en staatssecretarissen. De bewindspersoon verschijnt live met beeld en geluid op de site; waarbij vragen gesteld kunnen worden via het toetsenbord.

Zo was ik getriggerd door een chat-sessies met minister Remkes over veiligheid. Dit bleek een sessie van september 2003 te zijn, dus al enigszins gedateerd. <http://www.publiekeverantwoording.nl/contents/pages/7953/chatlog259.pdf>
Op 24 juni was er een sessie over terrorisme en veiligheid.

Verder verscheen uiteraard de Nota Ruimte, deze bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'.

De VROMraad is het in grote lijnen eens met de ingezette koers, maar plaatst toch wat vraagtekens (<http://www.vromraad.nl/Download/CONCEPTADVIES.doc>). Als risicoanalist viel mij vooral op dat de raad waarschuwt voor de risico's van het uit handen geven van de regie, zonder concrete helderheid in de verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden.

Wat wil ik nou duidelijk maken met deze twee voorbeelden?

Enerzijds dat er mijns inziens een groeiende besef is dat er op diverse niveaus verantwoording afgelegd moet worden. Dus niet alleen maar aan expert-groepen, overheden en belanghebbenden, maar ook naar de gemiddelde burger (zeg maar U en ik). Daarnaast blijft een zorgvuldige afweging noodzakelijk van de verantwoordelijkheid die de overheid geeft (heeft) in het sturen of faciliteren van de economie en veiligheid.

Persoonlijk vind ik het positief dat er actief gezocht wordt naar betrokkenheid, maar het baart me ook zorgen dat er bij belangrijke kwesties toch nog essentiële kwesties onduidelijk zijn.

Het lijkt me duidelijk dat we nog heel wat chat-sessies kunnen verwachten! Doen we mee?

Peter Blanker

COLOFON

De NVRB-Nieuwsbrief is een periodieke uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Risicoanalyse en Bedrijfszekerheid.

Redactie NVRB-Nieuwsbrief
Peter Blanker

Bijdragen aan deze uitgave van:
Peter Blanker, Jan van Oorschot, Hans Nederend, Gea Kolk, Joep Poort, Jos Wessels, Eric van Kleef.

Redactieadres
Peter Blanker
p/a Bouwdienst Rijkswaterstaat
Postbus 20000
3502 LA Utrecht
tel 030 - 285 7623
fax 030 - 285 7950
E-mail redactie@nvr.nl

Sluitingsdatum kopij voor de volgende nieuwsbrief: 11 augustus 2004

(c) 2004 NVRB

Alle bijdragen in deze nieuwsbrief zijn geschreven op persoonlijke titel, tenzij anders vermeld.

*** OPROEPEN ***

De penningmeester, Piet de Groot, heeft te kennen gegeven om nog maximaal één jaar zijn functie te willen vervullen. Het bestuur roept daarom nu kandidaten op die deze functie van Piet willen overnemen. Er kan dan een jaar "over de schouders van Piet" meegekeken worden. De NVRB biedt u een stage van een jaar aan en leuke collega's!

Mocht U interesse hebben voor de functie van penningmeester, dan kunt u dit kenbaar maken bij het bestuur.

Tevens zoeken we enthousiaste deelnemers aan de diverse werkgroepen. De NVRB is een actieve vereniging, voor en door leden, die graag hun kennis willen delen.

Blader daarom snel door naar de middelste bladzijden van deze nieuwsbrief en maak de moeilijke keus aan welke werkgroep je helaas niet kunt bijdragen!



VERENIGINGSGEGEVENS

Het doel van de NVRB is "bijdragen aan de ontwikkeling van de analyse en beheersing van risico's en bedrijfszekerheid alsmede de toepassing en kwaliteit daarvan te bevorderen door kennisoverdracht en uitwisseling van ervaring".

Aanmelding lidmaatschap en wijzigingen gegevens leden
Secretariaat NVRB
p/a Eric van Kleef
Van Kleef Consultancy
Walstro 58
3831 WZ Leusden
tel 033 432 2190
fax 033 480 4199
E-mail: secretariaat@nvr.nl

Aanmelding en informatie NVRB-bijeenkomsten
Programma Commissie NVRB
Ronald Damstra
p/a Holland Railconsult
Postbus 2855
3500 GW Utrecht
tel 030 265 4613
fax 030 265 4761
E-mail activiteiten@nvr.nl

De website van de NVRB is te vinden op <http://www.nvr.nl>

Van het bestuur...

Het bestuur is weer druk bezig met de voorbereiding voor allerlei activiteiten. Het feit dat de Programmacommissie is uitgebreid maakt dit een stuk makkelijker voor ons. Van enkele leden van de Programmacommissie, die voor de laatste activiteiten verantwoordelijk waren, hoor ik wel hier en daar klachten over de hoeveelheid tijd die het organiseren kost. Maar het resultaat mag er dan ook wezen, naar mijn bescheiden mening. De bijeenkomsten werden goed bezocht en zeer gewaardeerd. De organisatie van het Risman congres gaat goed en hetzelfde geldt voor de Universiteitendag (overigens een activiteit die door commissie R&D/O wordt getrokken).

Omdat wij merken dat activiteiten makkelijker te organiseren zijn met meer mensen, proberen wij meer leden te werven voor de verschillende commissies en werkgroepen. In deze Nieuwsbrief staan daarom enkele oproepen. Graag ieders aandacht daarvoor. Vooral leden die vanuit hun werk dichtbij de onderwerpen staan kunnen veel betekenen in deze werkgroepen en daarnaast ook weer veel voordeel in hun eigen werk hebben van de deelname in de vorm van kennis en contacten. Een echte win-win situatie zou ik zeggen.

Een onderwerp dat afgelopen tijd ter sprake is geweest in het bestuur, en ons allen aangaat, betreft de betrokkenheid van de NVRB bij de Raad voor de Transport Veiligheid (RvTV), of de toekomstige Onderzoeksraad voor de Veiligheid. De Nederlands Vereniging voor Veiligheidskundigen (NVVK) heeft een afspraak met de RvTV gemaakt over inzet van leden bij ongevalsonderzoek. Door de NVVK zijn hierin tevens afspraken over de vergoeding vastgelegd, die de RvTV aan de deskundigen verschuldigd is. De RvTV heeft gevraagd aan het bestuur van de NVRB een vergelijkbare overeenkomst in overweging te nemen. Er zijn verschillende opties, zoals aansluiting bij NVVK, zelf alle faciliteiten regelen, enz. Het onderwerp is bij het bestuur in beraad, de mening van leden is altijd welkom!

Veel leesplezier met deze Nieuwsbrief. De redactie heeft

er wederom iets moois van gemaakt!

Jos Wessels
voorzitter@nvr.nl

Thema-avond 11 mei

De bijeenkomst van 11 mei stond in het teken van **Betrouwbaarheidstheorie in de praktijk**. Gea Kolk schreef het onderstaande verslag.

"We willen geen van allen als "theoreticus" te boek staan, denk ik. Misschien daarom wel 30 belangstellenden. In combinatie met heerlijke broodjes en een schaalje fruit een goed begin van een interessante avond.

Twee interessante sprekers lieten ons zien hoe zij theorie in praktijk brengen. Te beginnen met Ronald Schop, reliability engineer van Daf Trucks over het gebruik van Weibull verdelingen. Duidelijk was dat Ronald gelooft in zijn vak. Met groot enthousiasme en humor bracht Ronald deze aanpak aan de man/vrouw. Weinig waarnemingen? Met Weibull geen probleem. Managers zonder statistische kennis? Met Weibull geen probleem: zelfs managers kunnen de plots lezen!

Ronald liet aan de hand van 2 cases zien hoe met behulp van Weibull aanpak Daf Trucks beschikbaarheidsproblemen onder controle kreeg. En impliciet, misschien nog belangrijker, hoe binnen het bedrijf een statistische aanpak steeds meer draagvlak krijgt, waardoor ook economische successen geboekt kunnen worden.

Na de koffie nam Edwin de Groot, werkzaam bij NUON, het stokje (de beamer) over. Edwin liet ons op een boeiende manier zien hoe binnen Nuon en andere energiebedrijven toestandsafhankelijk onderhoud wordt aangepakt.

Opvallend vond ik de opmerking dat het zoveel moeite kostte om de geldschietters ervan te overtuigen dat er onderhoud nodig is. Een open deur, zou je zeggen. Edwin liet overtuigend zien hoe met een slimme aanpak onderhoudsinspanning geoptimaliseerd kan worden. Maar dan moet je het wel zeer structureel en integraal aanpakken en vooral niet doorslaan: niet meten om het meten. En niet bang zijn om gegevens die je niet blijkt te gebruiken, vervolgens ook niet meer te verzamelen. Al met al een aanpak die in andere toepassingsgebieden ook heel bruikbaar kan zijn".

Gea Kolk



De sprekers

De presentaties zijn te vinden op de NVRB-site (www.nvr.nl). Meer informatie over het werk van Ronald Schop: www.weibull.nl. Meer informatie over het werk van Edwin Groot: zie <http://www.ksandr.org>



De Column... Jan van Oorschot

De risico's van innovatieve contracten

Ir. J.H. van Oorschot (VolkerWessels)

Ondernemen is risico nemen. In de bouwwereld is dat zoals in andere bedrijfssectoren een gegeven. Sommigen draaien het om. Daar hoort echter een andere benaming bij, namelijk "gokken". In het casino leidt dat misschien wel eens tot een incidenteel succes, maar meestal tot winst voor de bank. Zoals een bergbeklimmer altijd meerdere steunpunten heeft als hij een hand of een voet verplaatst, zo zal een goed ondernemer altijd zorgen voor voldoende houvast als hij beweegt in de markt.

Maar een goede ondernemer zal ook vanuit een aantal zekerheden het randje opzoeken om zich te onderscheiden van de concurrentie, daartoe uitgedaagd door de markt. Hij zal unieke producten of diensten die hem onderscheiden van de concurrentie, willen aanbieden aan de markt of speciale marktniches zoeken. Hij die daar het beste mee om weet te gaan overleeft. Het is in deze keiharde commerciële wereld "change or die".

Zo is dat in een normale evenwichtige marktsituatie, of het nu de markt van koelkasten, van auto's of van vliegtuigen betreft. In de bouwsector en met name de civiele bouw werkt dat echter anders. Deze sector opereert in een imperfecte markt. De opdrachtgever heeft veelal zelf of middels een adviseur een nauwkeurige beschrijving gemaakt van wat er geproduceerd moet worden en het bouwbedrijf biedt in feite alleen capaciteit aan. Daarbij kan het bedrijf zich maar op één manier onderscheiden, namelijk door een lage prijs. De gevolgen daarvan in de zin van prijsbescherming door onderlinge afspraken zijn pijnlijk aan het licht gebracht bij de bouwenquête. Wil deze markt ook volwassen worden, dan zal de vraagsteller ruimte moeten bieden voor originele oplossingen en producten die uniek zijn. Hij zal producten of diensten moeten vragen op basis van functionele specificaties. De aanbieder moet dan het innovatief vermogen hebben om daarin zijn kansen te grijpen. Dat zal niet zonder risico's zijn, maar de uitdaging is om van de risico's en bedreigingen kansen te maken.

Zo ver is het helaas nog niet, hoewel er zo hier en daar incidentele uitzonderingen zijn. De bouw wordt nog sterk gekenmerkt door risicomijdend gedrag aan twee kanten. Met name publieke opdrachtgevers gaan op zekerheid door te kiezen voor de aanbieder met de laagste prijs, in plaats van op maximale waardecreatie. Daarmee loop je immers geen risico bij de verantwoording van de keuze. De traditioneel ingestelde aanbieder voelt zich ook wel lekker bij een compleet uitgewerkt bestek waarbij hij in feite alleen maar bouwcapaciteit aanbiedt, omdat hij alle risico's die verbonden zijn aan creatieve invullingen uit de weg gaat. Een aanbieder ontaardt zo in een fantasieloze invul oefeningen waar kansen onbenut blijven en dus per saldo maatschappelijk kapitaal verkwist wordt.

Innovatieve contractvormen zijn een middel om partijen uit hun tent te lokken om nieuwe wegen te bewandelen. Alleen dat is echter niet voldoende, zoals uit een recente inventarisatie van een aantal innovatieve contracten bleek. Het betrof projecten uit zowel de civiele bouw als de industriebouw. Hierbij was sprake van verschillende vormen van allianties met *incentives*.

Het *incentive* bestond o.a. uit een toevoeging van

besparingen uit in het werk gevonden optimalisaties aan de risicopot. Het niet gebruikte deel van de risicovoorziening aan het eind van het werk werd vervolgens gedeeld. Op zich een heel goede stimulans om klantgericht te opereren. Echter wat bleek. De partijen kozen ook hier voor zekerheid en meden de risico's die verbonden zijn aan creatieve prototype toepassingen. Liever een deel van een zekere besparing, dan een mogelijk groter deel door toepassing van een mooi, maar onbewezen idee. De oplossing voor deze ingebouwde rem ligt natuurlijk in een formule waarbij diegene die profiteert van vervolgt toepassingen van het idee ook het risico dekt. Veelal is dat in de civiele wereld de opdrachtgever, omdat exclusiviteit op basis van eigen producten niet wordt geaccepteerd door publieke opdrachtgevers.

Overigens zij vermeld dat er bij deze projecten wel flink bespaard is op het bouwproces, door een betere afstemming van de diverse partijen op elkaar en anticipatie op problemen die zouden kunnen leiden tot een beslag op de risicovoorziening. De onlangs door de ministers van EZ, VROM en V&W ingestelde Regie Raad voor de Bouw, ijvert voor een invoering van het normale marktmechanisme in de bouw. Een markt derhalve waar geconcentreerd wordt op basis van waardecreatie (value for money) in plaats van op basis van de laagste prijs. Het is ook de Regie Raad duidelijk dat die laagste prijs vaak een fictie is, omdat in het theater dat bouw heet, de voorstelling niet vooraf wordt betaald, maar bij de uitgang en dat kaartje blijkt dan veelal veel duurder te zijn.

Waarom nu deze problematiek in een column van een risicoanalyse gezelschap? De verklaring is simpel: Contractvormen waarbij er een stimulans is ingebouwd voor creatieve oplossingen draaien om de behandelings van de risicovoorziening. Risico's horen bij deze contractvormen niet langer over de schutting te worden gemikt. Het gezamenlijk beheersen van de risico's is bepalend voor het rendement van de bouw en het budget van de opdrachtgever. Daarin was de review van de alliantiecontracten duidelijk. Men liet het er niet op aankomen, ongeacht wie er uiteindelijk verantwoordelijk was, want het kost immers aan beide kanten geld.

Risicoanalyse en risicobeheersing wordt daarmee van een hulpinstrument een heel wezenlijk en concreet contractstuk. Het is daarmee veel meer dan de inschatting van een onzekerheidsmarge in het kader van de prijsvorming. Het is een contractelement dat de basis vormt voor de uiteindelijke verdeling van positieve of negatieve marge. en als zodanig moet het ook geobjectiveerd en gekwantificeerd worden.

Een goed instrument daarvoor kan het zogenaamde risico-basisdocument zijn.

In een dergelijk document ligt de kennis vast op enig moment van de risico's en onzekerheden en het vormt een meetpunt voor verrekking bij voortschrijdend inzicht. Wij zijn in Nederland nog niet gewend om met een dergelijk document te werken. De techniek is komen overwaaien vanuit de VS. Voor de onzekerheden van grondcondities zijn er al wel voorbeeldtoepassingen. Grond karakteristieken en funderingseigenschappen worden vastgelegd als referentie in de tijd. Vervolgens worden de omstandigheden in het werk gemonitord en verrekend op basis van de vastgelegde benchmark. Toepassing van deze techniek in het alliantiecontract van de Waardse alliantie was succesvol. Ik zie niet in waarom een zelfde techniek niet zou worden toegepast voor zaken boven de grond. **Objectiveerbaar en transparant.**



Oproep WerkGroep opleidingen

Beste leden,

De werkgroep Opleidingen is vorig jaar (2003) opgericht. De beide leden: Dik de Weger en Jos Wessels hebben een aantal van de afgesproken activiteiten uitgevoerd. Voor 2004 zal een vervolg gegeven moeten worden aan deze activiteiten. In 2003 is een plan gemaakt voor wat de werkgroep zou doen. De resultaten van de werkgroep zijn daarin als volgt gedefinieerd.

- a. Een publicatie met een overzicht van de aangeboden opleidingen, met per opleiding de inhoudelijke informatie en contactgegevens (een "Opleidingengids Risicoanalyse" dus);
- b. Een notitie over de huidige kwaliteit van de opleidingen in relatie tot de behoefte in de markt
- c. Een notitie over de haalbaarheid en wenselijkheid van een beoordelingssystematiek voor de aangeboden opleidingen.

De lijst met opleidingen is gemaakt en gepubliceerd op internet en er is een enquête gehouden. Verder is gebleken dat ook andere verenigingen (Genootschap voor Risicomanagement, Nederlands Vereniging voor Veiligheidskundigen) met deze problematiek bezig zijn. In 2005 zou de werkgroep de lijst moeten bijhouden, contact moeten leggen met beide andere verenigingen om gegevens uit te wisselen en het kwaliteitsvraagstuk moeten oplossen.

Jos is intussen voorzitter van de vereniging en Dik heeft het op dit moment erg druk en hij heeft al jaren veel tijd in de vereniging gestoken. De beide leden zijn daarom niet meer in staat om alleen de verwachte resultaten te boeken. Daarom deze OPROEP. Gezocht: deelnemers werkgroep opleidingen

Wij hebben aanleiding om te stellen dat er veel behoefte bestaat onder de leden voor deze werkgroep. Wij zoeken daarom meerdere mensen voor de werkgroep, zodat de taken kunnen worden uitgevoerd op een manier, die van elk van de deelnemers een redelijke (niet al te grote) inspanning vraagt.

Wanneer U geïnteresseerd en/of werkzaam bent op dit terrein, meldt U dan aan bij een van de bestuursleden of via vermeld email-adres.

Het bestuur:
(onderwijs@nvr.nl)

Oproep WerkGroep onderhoudsoptimalisering

Beste leden,

Op 6 november 1996 is de werkgroep Onderhoudsoptimalisatie opgericht. De werkgroep o.l.v. Prof.dr. R. Dekker, heeft als doel om theoretische kennis en praktische ervaring op het gebied van onderhoudsoptimalisatie uit te wisselen. Zo kunnen beheerders, adviseurs en onderhoudsmanagers kennis nemen van nieuwe kwantitatieve onderhoudsmodellen en kunnen universitaire onderzoekers meer inzicht krijgen in welke onopgeloste onderhoudsproblematiek in de praktijk van belang is. Voor de leden uit de industrie geeft de werkgroep de mogelijkheid om ervaringen met andere leden van universiteiten en andere industrieën uit te wisselen. Ook heeft de werkgroep toegang tot het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van onderhoudsmoederling, als ook tot de internationale literatuur.

De initiatiefnemers van deze werkgroep hebben aangegeven hun bijdrage te willen afronden het evt. het 'stokje' te willen overdragen. In verband hiermee worden daarom leden gezocht die het stokje willen overnemen. En dat mag uiteraard ook betekenen dat de werkgroep een andere karakter, richting of invulling kan krijgen op het onderhoudsgebied. Op dit moment is er bij het bestuur reeds interesse gemeld, maar er zijn nog meer leden nodig om deze overdracht daadwerkelijk te realiseren.

Wanneer U geïnteresseerd en/of werkzaam bent op dit terrein, meldt U dan aan bij een van de bestuursleden of vermeld email-adres.

Het bestuur:
(onderwijs@nvr.nl)



Oproep WerkGroep Externe veiligheid

De lezingen over "nuchter omgaan met risico's" op de ALV trokken veel belangstelling. De maatschappelijke onvrede over het huidige beleid met betrekking tot externe veiligheid neemt toe. Het aantal initiatieven om ander beleid op dit gebied te ontwikkelen is groot. Externe veiligheid is kortom een onderwerp in beweging, dat de aandacht heeft van vele leden van onze vereniging.

Tijdens de ALV is door een medewerker van VROM verteld dat VROM interesse heeft in verenigingen waarin een beroepsgroep is vertegenwoordigd met experts op het gebied van externe veiligheid. Dergelijke verenigingen kunnen voor VROM een rol spelen in de discussie over het te voeren beleid. Bijvoorbeeld als discussieforum of een soort platform waar VROM de meningen van experts kan raadplegen. NVRB is volgens VROM een voorbeeld van zo'n vereniging.

Kortgeleden is een bijeenkomst gehouden onder leiding van Senter, waarin ca. 40 betrokkenen hebben gesproken over de oprichting van een "platform externe veiligheid". Het initiatief voor deze bijeenkomst kwam van VROM en EZ. Veel van de taken die het platform zou kunnen uitvoeren (kennis uitwisseling tussen experts, platform voor vragen van gemeenten, verwijstfunctie) kunnen bestaande organisaties oppakken. NVRB is ons inziens zo'n bestaande organisatie, evenals het Genootschap voor Risico-management (GVR), de Nederlands Vereniging voor Veiligheidskundigen (NVVK) en de Vereniging van Milieukundigen (VVM).

Het zijn allemaal signalen die voor ons duidelijk maken dat wij een zinvolle rol kunnen spelen in het debat over toepassing en aanpassing van het beleid op het gebied van externe veiligheid. Willen wij die rol ook daadwerkelijk spelen moeten wij wel iets organiseren. Wij moeten ervoor zorgen dat wij duidelijk maken welke rol wij willen spelen en die ook faciliteren. Denk daarbij aan diverse mogelijkheden: de expertise van onze leden op dit gebied in kaart brengen, een ledenforum oprichten, een aanspreekpunt voor VROM installeren, de kennisuitwisseling op het gebied van externe veiligheid verbeteren (lezingen, enz.), voor onze leden in kaart brengen welke ontwikkelingen zich voordoen zodat alle leden "up-to-date" kunnen zijn, enz., enz.

Voorstel is dan ook om een werkgroep op te richten: de werkgroep "externe veiligheid", die eventueel in samenwerking met andere verenigingen de rol van de NVRB hierin definieert en daarbij behorende faciliteiten realiseert. Wij hebben de mogelijkheden, laten we ze ook benutten!

Wanneer U geïnteresseerd en/of werkzaam bent op dit terrein, meldt U dan aan bij een van de bestuursleden of via vermeld email-adres.

Het bestuur:

ondervijs@nvr.nl



De Pen ... Joep Poort

ProRail Strategie en Innovatie.

Aanvaardbaar



Via een vriendelijk verzoek heb ik de pen van Gea Kolk aanvaard.

Aanvaardbaarheid is een thema dat al mijn gehele leven een rol speelt. Ik aanvaardde het leven op 17 oktober 1947. En dat was direct de meest aanvaardbare daad van mijn leven. Na wat gedoe om groot te worden kreeg ik het besef dat alles wat je doet niet zomaar door een ieder aanvaard wordt.

Gegeven de omstandigheden worden beslissingen genomen waarmee de kans op succes zo groot en de kans op mislukken zo klein mogelijk wordt. Daarom ben ik, na advies van de hoofdonderwijzer en mijn ouders, via de LTS, MTS naar de HTS gegaan. In het afstuderen kwam ik in contact met de Nederlandse Spoorwegen. Deze boden mij een baan aan bij de afdeling Treinbeveiliging.

En die heb ik dus aanvaard, want de kans op een mooie carrière was daarbij groot. De eerste contacten met spoorwegveiligheid, risico's, kansen en gevolgen waren daar. Een geweldig vakgebied waar nog veel te doen was. Ook privé werden de afwegingen wat aanvaardbare risico's zijn in relatie met het genieten van je vrijheid gemaakt. Dus begon een tijd van motorrijden, trouwen, huizen kopen, kinderen krijgen en opvoeden enz.

De vraag wat is aanvaardbaar werd steeds indringender gesteld. Mag je nog motorrijden als je twee kinderen hebt, mag moeder ook haar rijbewijs voor de motor halen of als de kinderen groot zijn mogen zij ook motor gaan rijden? De discussies zijn uitgebreid gevoerd. Op het werk werd de overstap van treinbeveiliging naar arbo-veiligheid gemaakt. Na een gedegen opleiding van de hogere veiligheidskunde was een adviseurschap van de directie de beloning. De eerste kennis en kunde over de risico-analyse werd in de praktijk gebracht. De discussie met de directie en de arbeidsinspectie over aanvaardbare risico's bij het werken in de trein en op de baan waren zeer heftig. De kosten van het verbeteren van de veiligheid zijn nog steeds erg hoog. De verhouding voor het buitendienst stellen van het spoor waarin gewerkt moet worden en de gevolgen voor de treindienst is nog steeds aan de orde.

Het wordt niet aanvaardbaar geacht dat er veel treinritten moeten vervallen van wegen werkzaamheden. De laatste jaren, nadat het beheer van de infrastructuur en vervoer gescheiden zijn is hier een kentering in gekomen. Ook ICT systemen geven nieuwe mogelijkheden om de aanvaardbaarheid dichterbij te brengen. Bijvoorbeeld niet meer visueel schouwen maar via elektronische apparatuur.

In het arbo-veiligheids denken werd spoedig de maximaal aanvaardbare grens bereikt. D.w.z. dat de directie geen grotere financiële ruimte beschikbaar wilde stellen om de arbo-veiligheid op een hoger plan te krijgen. Men vond het zo aanvaardbaar. Dus was de uitdaging voor mij er een beetje af en ging ik kijken naar een nieuwe. Dit betekende dat ik bij de afdeling vervoer en spoorwegveiligheid terecht kwam. Al snel bleek dat bij deze belangrijke afdeling t.a.v. spoorwegveiligheid geen risico-analyses gemaakt werden. Waar men een oplossing voor wist werd aangepakt, en waar geen oplossing voorhanden was bleef liggen. Voor een Veiligheidskundige dus een flinke klus.

Nadat iedereen van de afdeling opgeleid was in het maken van risico-analyse kwam het onderwerp betrouwbaarheid en beschikbaarheid in het vizier. De overstap van de Nederlandse Vereniging voor Veiligheid naar de NVRB lag voor mij toen voor de hand. En de discussie over aanvaardbaarheid begon opnieuw met de focus op betrouwbaarheid. Binnen de NVRB heb ik actief meegedaan aan de werkgroep menselijk falen. De bestudering van het werk van een treindienstleider, die in geval van een storing een hoeveelheid handelingen moet doen om de betrokken trein langs de storing te loodsen, was verbijsterend. De kans op een verkeerde handeling of beslissing is nagenoeg 100% terwijl die taak door ons wel aanvaardbaar geacht wordt. Er gebeuren geen ongevallen als gevolg van dat falen, omdat de machinist nog een extra vangnet is in de procedure van loodsen. De afweging van een hogere betrouwbaarheid en de kosten om die te bereiken wordt binnen de Spoorwegen in tegenstelling tot spoorwegveiligheid wel gemaakt. De aanvaardbaarheids discussie wordt systematisch gevoerd. RAM analyses en LCM (life cycle management) zijn hierbij de gehanteerde methoden.

Het ongeluk in Amsterdam (mei jl.) waarbij 20 gewonden gevallen zijn heeft de discussie over aanvaardbaarheid voor veiligheid weer doen opwaaien. Of er nu een doorbraak gaat komen om spoorwegveiligheid en kosten tegen elkaar af te wegen en daarbij een nieuwe invulling aan aanvaardbaarheid te geven, blijft een vraag.

Graag wil ik de pen doorgeven aan *Erik Viertelhausen*.

Thema-avond 22 juni

Dinsdag 22 juni was de Jaarbeurs in Utrecht weer gereserveerd voor een thema-avond van de NVRB. Dit keer was het onderwerp **Calamiteiten** en stonden er twee lezingen op het programma.

Lezing 1: HKV

In de eerste lezing ging *Hanneke Vreugdenhil* in op een rampoefening voor de provincie Gelderland. Hanneke werkt bij HKV lijn in water, dat gespecialiseerd is in het modelleren van waterbewegingen. In eerste instantie was HKV dan ook gevraagd om te assisteren bij het opstellen van het scenario, later werd dat uitgebreid naar betrokkenheid bij onder andere de evaluatie.

Het scenario was dat na een periode van hevige koude, plotse dooi inzette. Hierdoor ontstond een ijsdam nabij de spoorbrug Zutphen en kreeg sluis Eefde een hoge rivierafvoer te verwerken. Beide gebeurtenissen zouden kunnen leiden tot overstromingen in het achterland, met alle gevolgen van dien (slachtoffers, (milieu)schade).

Het doel van de oefening was om het bestuurlijk kader te trainen in het maken van afwegingen bij gelijktijdig



optredende calamiteiten. Er was niet echt een juiste oplossing, het ging met name om het proces van de besluitvorming tussen experts, burgemeesters en de Commissaris van de Koningin.

Aan de hand van een video werd de oefening bekeken en bleek al snel dat er onduidelijkheid was over de taakverdeling en de communicatie. Er zijn duidelijke momenten waarop de provincie acties neemt die eigenlijk op regionaal niveau gedaan moeten worden en (te) veel inhoudelijke betrokkenheid zonder dat de experts geraadpleegd worden. Als gevolg van de tijdsdruk neemt de Commissaris van de Koningin (mijns inziens terecht) uiteindelijk de beslissing hoe de afhandeling moet zijn, maar creëert door zijn wijze van communiceren daarover veel weerzin bij de burgemeesters.

Lezing 2: TNO

De tweede lezing was een vooral theoretisch verhaal over de opzet van een crisismanagement systeem. *Annemarie Hiemstra* (TNO Defensie en Maatschappelijke Veiligheid) verving haar collega .

Voorbeelden van een crisismanagement systeem is bijvoorbeeld het oefenen van bedrijfsnoodplannen en trainingen van bedrijfshulpverleners. Haar tip was dat deze oefeningen zoveel mogelijk geïntegreerd moeten worden uitgevoerd. Dus betrek de receptie erbij, vraag een willekeurige medewerker om brand te ontdekken of laat een familielid navraag doen naar een mogelijk slachtoffer.

Ook is het belangrijk om voorbereid te zijn op minder duidelijke rampen. Iedereen kent de branden en tegenwoordig de bommeldingen, maar hoe gaat het bedrijf om met fraude, het overlijden van medewerkers en haperingen in de ICT?

Peter Blanker

Agenda

1st Int. Conference on Engineering Failure Analysis, 5-7 juli 2004, Kaapstad. Zie voor meer informatie: <http://www.ebe.uct.ac.za/~semc2004>

NVRB Thema-avond procesindustrie, september 2004. Check voor de definitieve datum regelmatig www.nvrb.nl

GvR Thema-avond ism Platform Informatiebeveiliging, 15 september 2004. Meer informatie op: www.genootschapvoorisicomanagement.nl.

IABMAS'04 2nd conference, 9-22 oktober 2004, Kyoto, Japan, Conferentie over bridge maintenance, Safety and Management. Zie <http://www.iabmas04.kuciv.kyoto-u.ac.jp>

3e Congres Risicomanagement, 14 oktober 2004, Utrecht, georganiseerd door NVRB, Risnet en GVR. Zie voor meer informatie: www.nvrb.nl en de flyer!

NVRB Thema-avond Beslismodellen, 18 november 2004. Check voor de definitieve datum regelmatig www.nvrb.nl

Int. Symposium on Tunnel Safety and Security, 16-17 november 2004, Washington DC (USA). Zie ook www.ni2cie.org/tunnels/tunnelmain.htm

Universiteitendag, 2 december 2004. Dit keer vanaf de Erasmus Universiteit, Rotterdam. De organisatie is als

vanouds weer in handen van NVRB en GvR. Zie voor meer informatie: www.nvrb.nl

Beeldmateriaal



Ongeluk Amsterdam CS (foto: Remco Gulien/ www.nu.nl)



Veilig werken?

NVRB May 2004

Statistics

WEIBULL general formula:

$$F(t) = 1 - \exp\left[-\left(\frac{t-\gamma}{\eta}\right)^\beta\right]$$

Shape Parameter : β
 Characteristic Life : η
 Failure Percentage : $F(t)$
 Failure Free Time : γ

NOTE:
Only one failure-mode per Weibull

WEIBULL.NL

Zomaar een sheet die op 11 mei voorbij kwam



RISICO'S (MEE-)DELEN

DONDERDAG 14 OKTOBER 2004
VREDENBURG - UTRECHT

TPG Post
Port betaald
Port payé
Pays-Bas

De laatste jaren verschuift de aandacht van het ontwikkelen van risicomanagementmethodieken naar het effectief en efficiënt toepassen van risicomanagement. Communicatie over risico's blijkt daarbij cruciaal. De specialist presenteert de resultaten van zijn risicoanalyse, de bestuurder interpreteert de analyses om daarmee besluiten te kunnen nemen. Ook wil de bestuurder daarmee verantwoording kunnen afleggen naar een breder publiek over het gevoerde beleid en de gemaakte uitgaven. Soms kan communicatie echter ook een risico vormen. Zo lijkt het gevoel van onveiligheid van transporten met gevaarlijke stoffen toe te nemen met de hoeveelheid communicatie en kan openheid over risico's tussen een opdrachtgever en zijn opdrachtnemer invloed hebben op de contractuele posities. Voor de risicospecialist komt de nadruk van het vak daarmee steeds meer te liggen op het juist overbrengen van de boodschap. In dit gezamenlijk door NVRB, Genootschap voor Risicomanagement, PMI en RISNET georganiseerde congres gaan toonaangevende sprekers vanuit zowel het bedrijfsleven als de overheid in op de vraag hoe zij in de praktijk hiermee omgaan. Aan de hand van concrete projecten worden ervaringen uitgewisseld, waardoor risicomanagement effectiever kan worden ingezet. In het programma is tevens tijd ingeruimd voor het bezoeken van de kennismarkt.

Graag zien wij u op **14 oktober a.s!**
Meld u aan via www.cur.nl
Informatie: Sandra Broekhof, afdeling communicatie CUR
tel 0182 540650, email: communicatie@cur.nl

NB: Voor verzending van deze vooraankondiging is gebruik gemaakt van een aantal adresbestanden. Mocht u meerdere exemplaren ontvangen dan verzoeken wij u vriendelijk die door te geven aan uw collega's.

CUR POSTBUS 420, 2800 AK GOUDA, TEL 0182 540650, FAX 0182 540651

RISICO'S (MEE-)DELEN

DONDERDAG 14 OKTOBER 2004
VREDENBURG - UTRECHT

3^E CONGRES RISICOMANAGEMENT



Kennissenetwerk Risicomanagement **RISNET**

