

Veiligheidsadviseurs over hun vak

# “Het gaat om de veiligheid. Altijd”

Hoe ziet het dagelijks leven van een veiligheidsadviseur eruit? Wat beweegt een veiligheidsadviseur en over welke competenties moet hij of zij beschikken? Veiligheidsadviseur van het Jaar Egbert van Heumen, werkzaam bij International Flavors & Fragrances (IFF) en *runner up* Margreet Oprel, veiligheidsadviseur bij DB Cargo, vertellen over hun vak.

Tekst en foto's Remco Stunnenberg

Nadat Egbert van Heumen in 2010 de cursus Veiligheidsadviseur bij EVO succesvol had afgerond, nam hij bij International Flavors & Fragrances (IFF), een van de grootste producenten van geur- en smaakstoffen ter wereld, het stokje over van Frans Rijn, de toenmalige veiligheidsadviseur binnen het bedrijf. Aanvankelijk combineerde Van Heumen de baan met zijn werk als transportplanner. Die combinatie 'bleek echter niet te werken'. "Het was te druk, te hectisch. IFF drijft handel met zeker negentig landen. En niet de makkelijkste, zoals Rusland", legt Van Heumen uit. "Ik maakte dagen van minimaal twaalf uur en

dan kwam ik nog tijd tekort. Wil je binnen deze onderneming de taak van veiligheidsadviseur op adequate wijze uitvoeren en werkelijk voldoen aan alle wet- en regelgeving, dan kun je het er niet bij doen. Het is simpelweg een fulltime functie, ook gelet op het feit dat de wet- en regelgeving steeds strenger, strakker en complexer wordt."

#### Doelen

Van Heumen werkte een plan uit om ook zijn leidinggevende daarvan te overtuigen. In dat plan beschreef hij onder meer zijn visie en zijn doelen. Waaraan voldoet IFF al, wel-

ke processen moeten worden verbeterd? Van Heumen: "Denk daarbij aan opslag, overslag, het transport op het terrein zelf, het laden en lossen, het stuwen - dat laatste bijvoorbeeld ging op een wijze die te veel schade opleverde. Dat moest veel beter. Dat heb ik allemaal op papier gezet en aan mijn leidinggevende Claudia Jacobs voorgesteld. Die was snel overtuigd en speelde de bal door naar onze directie met als uiteindelijke uitkomst dat ik in 2012 fulltime aan de slag kon als veiligheidsadviseur."

#### Betaalt uw functie zichzelf inmiddels terug?

"Daarmee heb je een goed punt te pakken. Het werk van de veiligheidsadviseur is niet in geld uit te drukken. Als ik bijvoorbeeld zie dat iemand een container verkeerd laadt



Egbert van Heumen: "Door de juiste toon aan te slaan, ben je in staat het gedrag van mensen te veranderen."

*"Het werk van veiligheidsadviseurs is niet in geld uit te drukken"*

en ik wijs die persoon daarop, dan is niet bekend wat de exacte gevolgen hadden kunnen zijn wanneer ik dat niet had gedaan. Een ander voorbeeld. Een tijdje geleden hadden we op ons terrein in Tilburg problemen met de afvoer van water, waardoor wateroverlast ontstond op de route van onze heftrucks. Wat denk je wat er kan gebeuren wanneer een heftruck van ruim 2,5 ton exclusief lading als gevolg daarvan in een slip raakt? Dus hebben we alle dakgoten aangepast. Een dure grap, maar een ongeval met een slippende heftruck zou waarschijnlijk duurder zijn geweest. Nog een voorbeeld: op het onjuist plakken van labels staat een enorm grote boete, wel 2000 euro per onjuist label. Ik voorkom dat. Heb ik daarmee dat geld verdiend? Nee, daarmee voldoe ik aan de wet- en regelgeving. Dat geld is nergens. Wás het maar ergens, dan werd ik hier stinkend rijk."

#### De veiligheidsadviseur is waarschijnlijk niet de populairste man/vrouw op de werkvloer. Eerder 'die vent die altijd wat te zeuren heeft'.

"Dat ligt er helemaal aan hoe je de boodschap verpakt. Hoe ga je met mensen om? Hoe spreek je ze aan? Het is de toon die de muziek maakt. Door de juiste toon aan te slaan, ben je in staat het gedrag van mensen te verande-

ren. Dat vereist training en dan niet eenmalig, maar met een zekere regelmaat. Daarnaast heb je ruggensteun nodig van het management. Immers, het kan niet zo zijn dat iemand zegt; 'en wie ben jij dan wel niet om mij te vertellen hoe ik die wagen moet laden? Ik doe dat al jaren zo.' Dan is die ruggensteun echt nodig.

#### **Over welke competenties beschikt een goede veiligheidsadviseur?**

"Kennis, kennis en nog eens kennis. Dat is de sleutel tot succes. En stilstand is achteruitgang; ik ben altijd bezig mezelf te ontwikkelen om daarmee de organisatie verder te brengen. En natuurlijk is overtuigingskracht nodig, om al die kennis ook over te brengen op de mensen. Niet voor jezelf, maar voor het bedrijf. Het gaat om de veiligheid, van de mensen, van het bedrijf. Dat vereist ook dat je altijd twee stappen vooruit moet denken. Ik zie dit, waartoe kan dat leiden? Verder moet een veiligheidsadviseur beschikken over lef, en moet hij zaken willen uitzoeken. Als je om wat voor reden ook tegenover de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of de politie komt te zitten, moet je weten waarover je praat, maar ook waarover zij het hebben."

#### **Tot slot, hoe belangrijk is voor u de titel Veiligheidsadviseur van het Jaar?**

"Het is de kroon op mijn werk. Het geeft een gevoel van trots. En niet alleen op mezelf, maar op het hele bedrijf. Het is bovendien een bevestiging voor het management: 'we hebben een juiste beslissing genomen met de aanstelling van Egbert'. Echt, heel IFF stond die dag op zijn kop. Bij terugkeer hier in Tilburg werd ik nog net niet opgewacht door de fanfare. Ik kreeg van alle kanten felicitaties, zelfs vanuit de ILT. Die trofee prijkt niet zomaar op mijn bureau. Het opent deuren."

#### **Druppellekkages**

Teleurgesteld is een te groot woord, maar Margreet Oprel, veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen bij DB Cargo Rail Nederland, vond het 'wel jammer' dat zij de verkiezing Veiligheidsadviseur van het jaar niet won. "Ik probeer al zeker een jaar of vier ambassadeur te zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Dat doe ik op een wijze die opvalt." Zo maakt Oprel deel uit van de redactieraad van het blad Gevaarlijke Lading en het door de overheid ingestelde Kernteam Omgevingsveiligheid, dat momen-

teel druk bezig is met de harmonisatie van het veiligheidsbeleid rondom de Nederlandse emplacements.

Ook maakt Oprel zich al jaren hard om, samen met andere ketenpartners, waaronder de Vereniging Nederlandse Chemie Industrie (VNCI), het aantal zogenoemde druppellekkages terug te dringen. Deze lekkages zijn vaak het gevolg van 'een onjuiste manier van laden en lossen en zorgen niet zelden voor meer onrust dan noodzakelijk is'. "Om dat tegen te gaan, zijn wij, DB Cargo, samen met de VNCI vier jaar geleden begonnen met het uitdragen van de juiste wijze van laden en lossen aan de leden van de VNCI."

#### **Hoe zit het met het imago van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor?**

"Echte grote lekkages waarbij grote hoeveelheden stof lekken, komen, in tegenstelling tot het wegvervoer, op het spoor zeer zelden voor. Desalniettemin staat het vervoer van gevaarlijke lading per spoor er in de publieke opinie niet goed op. Denk aan de term giftreinen die we nu al maanden voorbij zien komen in het nieuws. Een volstrekt verkeerde term die mij enorm irriteert. Er wordt gesproken over treinen als zouden ze een zeer grote bedreiging voor de omwonenden vormen. Er wordt een volkomen ver-

keerd beeld neergezet, want spoorvervoer is veilig vervoer. Het aantal veiligheidsmaatregelen op en langs de spoorweg is nauwelijks voor te stellen, zo groot. In vergelijking met andere modaliteiten scoort de trein beter. Dat zuig ik niet uit mijn duim; je ziet het ook aan de cijfers. Het aantal ongelukken of incidenten is, zeker in Nederland, op één hand te tellen. Bovendien is er veel minder interactie met ander verkeer. De Betuweroute bijvoorbeeld, kent geen enkele overweg. Vervoer via het spoor is simpelweg veiliger, efficiënter en veel vriendelijker voor het milieu, gezien de geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot. En dan hebben we het nog niet gehad over de files; de A15 bijvoorbeeld slijbt totaal dicht, daar valt niet tegenop te verbreden. Dus hoe meer wij via het spoor kunnen vervoeren, hoe beter."

#### **Dat klinkt overtuigend, maar waar komt dan die verkeerde perceptie vandaan?**

"Gebrek aan kennis. Neem de Brabantroute en de verhalen over 'de giftreinen' en 'we zijn door het risicoplafond heen'; de realiteit is anders. Er zijn vanuit Nederland drie spoorroutes richting Duitsland. Als een van die routes wordt afgesloten vanwege werkzaamheden, zoals nu het geval is met de Betuweroute, moet de stroom van gevaarlijke stoffen worden herverdeeld over de overgebleven routes. Dat kan niet anders. We kunnen nu eenmaal niet door de lucht. Als je dan door het basisnetplafond, het gezamenlijk afgesproken plafond, heen gaat, is dat iets heel anders dan een risicoplafond. Zo komen de verhalen in de wereld. Ik probeer overal waar ik kom zoveel mogelijk te laten zien hoe professioneel ons vervoer per spoor is geregeld. We zijn niet een of andere hakkie-takkie-maatschappij die maar wat aanrommelt."

#### **Over welke competenties beschikt een goede veiligheidsadviseur?**

"Een goede veiligheidsadviseur kijkt en denkt vooruit. Daarnaast is het zaak voor een veiligheidsadviseur om zich te realiseren dat het maar om één ding draait; de vei-

ligheid. Altijd. Als ik iemand hoor zeggen dat een etiket niet hoeft omdat ILT dat niet controleert, zeg ik 'Pardon? We plakken dat etiket niet omdat ILT controleert, we plakken dat etiket voor de veiligheid!' Daarnaast blijft een goede veiligheidsadviseur te allen tijde onafhankelijk van zijn of haar bedrijf. Ik weet dat dat lastig is, maar alleen dan is het mogelijk om kritisch te blijven. We willen dat vervoer over spoor honderd procent veilig is en blijft. Dat is mijn uitgangspunt, dat is mijn doel. 'Daar heb je haar weer met haar gezeur'. Die opmerking komt vroeg of laat, dat hoort bij deze functie. Ik sta daarboven. Mijn focus ligt niet op snel, snel en commercieel gewin, maar op veiligheid. Dat vraagt om een brede rug en ik kan zeggen dat ik die inmiddels heb." ●