

1 MACHINISTEN NIET OP DE HOOGTE VAN WERK AAN HET SPOOR

Een hoofdaannemer behandelde tijdens de deelsessies twee incidenten: een aanrijding met ernstig lichamelijk letsel in Coevorden in 2018 en een bijna-aanrijding in Hilversum zonder gewonden in 2019. In beide gevallen was er sprake van een kraan op lorries (KROL). Twee barrières (veiligheidsmaatregelen) waren niet in orde. Zo waren de machinisten niet op de hoogte dat er kort achter de KROL aan dat spoor werd gewerkt en tevens hadden de desbetreffende medewerkers de KROL-machinist niet ingelicht.

Het meest ernstige incident voltrok zich op 18 augustus 2018.

Uit de presentatie van de hoofdaannemer:

"Bij de ombouw van het emplacement Coevorden is een seinwezenmonteur aangereden door een KROL. Als gevolg van deze aanrijding (...) is het slachtoffer overgebracht naar het ziekenhuis, waar zijn onderbeen is geamputeerd. De machinist had net de ballastwerkschuif aangekoppeld en reed naar achteren met de bedoeling om de ballast af te werken en te borstelen. Hij gaf aan dat hij het slachtoffer niet gezien heeft. De monteur was identificatieplaatjes aan het aanbrengen op het spoor en heeft de KROL niet zien aankomen."



Niet in de planning opgenomen

Uit de analyse van het bedrijf – een officieel rapport van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid is nog niet afgerond – blijkt dat de KROL-machinist niet op de hoogte was van het feit dat er kort achter hem werkzaamheden door

seinwezenmonteurs verricht werden aan het spoor. Voor het aanbrengen van de identificatieplaatjes was kort van tevoren besloten om 'voortuit te werken'. Dat was dus niet in de planning voor die dag opgenomen. Naar het nu lijkt was de KROL-machinist van deze voortuitgeschoven werkzaamheden niet op de hoogte gebracht. Een collega-monteur die van het spoor stapte om een telefoontje te beantwoorden, gaf een schreeuw toen hij de KROL zag aankomen. Daardoor is mogelijk nog ernstiger letsel of een fatale afloop voorkomen.

Direct een Safety Alert

De hoofdaannemer heeft direct na dit ongeval een Safety Alert (via de Stichting railAlert) laten uitgaan, een toolbox gemaakt voor voertuigen op het spoor en is een onderzoek begonnen naar een betere veiligheidsuitrusting van de KROL. Denk aan een radar en 360 graden-zicht. Daarnaast is het bedrijf gesprekken aangegaan met ProRail, railAlert en andere betrokkenen binnen de rail-infrabranche met als doel dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen.

Enorme impact

Uit de presentatie van Jet de Boer en KAM-adviseur Marcel Alma bleek dat een bedrijf na een dergelijk ongeval in een soort kramp kan schieten. Na de aanrijding in Coevorden kwam er direct een verbod op achteruitrijden met een KROL. Dat leverde het bedrijf veel kritiek op. Het verbod werd als niet-werkbaar van de hand gewezen. Daarnaast bleek dat een dergelijk ongeval niet alleen een enorme impact heeft op het slachtoffer



zelf, maar ook op zijn collega's, de KROL-machinist en de medewerkers van de hoofdaannemer (tot op directieniveau) die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de medewerkers aan het spoor.

Soortgelijk incident

Alle maatregelen, instructies en plannings – zeker ook die rond het aspect veiligheid – ten spijt, voltrok zich ruwweg een jaar later in Hilversum een soortgelijk incident. Ook nu was de KROL-machinist die achteruitreed niet op de hoogte van de werkzaamheden aan 'zijn' spoor. Uit de presentatie: "Gelukkig lette een collega goed op. Hij zag het gebeuren, gaf een gil en de medewerker keek op en sprong. Daardoor leeft hij nu nog. Er volgde een discussie en de gemoederen rondom het incident liepen hoog op."

Heeft men iets geleerd?

Ook tijdens de beide sessies stelden de beide presentatoren zichzelf openlijk de vraag of 'men niets geleerd had' van het ongeval in Coevorden. Ook dat leidde tot levendige discussies. Deelnemers aan de sessies kregen verschillende mogelijke maatregelen voorgelegd. Daardoor zouden incidenten voorkomen kunnen worden of in elk geval de risico's verminderd.

Bijvoorbeeld het uitrusten van kraan op lorries met meer veiligheidsapparatuur, het verbeteren van de zichtbaarheid van medewerkers in en rond het spoor door volledig oranje kleding te dragen en het uitrusten van de veiligheidsjas met al dan niet knipperende led-lampjes. Plus: het altijd aanstellen van een begeleider buiten dienst gesteld spoor bij het verplaatsen van voertuigen.

Te veel van het goede

Uit de discussies werd duidelijk dat niet alle voorgestelde maatregelen op instemming konden rekenen. Op het eerste gezicht lijkt het goed om de KROL met nog meer veiligheidsvoorzieningen uit te rusten. Maar de machinist moet al die signalen wel kunnen verwerken en tegelijkertijd ook zijn of haar werk doen. Een combinatie die volgens de meeste aanwezigen 'te veel van het goede' is. Ook lichtjes op de kleding hebben een tegenovergesteld effect als iedereen op een werkplek zo verlicht aan het werk is.

Wie is de eigenaar?

Tot slot ging het over wie verantwoordelijk is voor het veilig werken aan het spoor. Is dat de opdrachtgever, bijvoorbeeld ProRail, zijn dat de hoofdaannemers, de werkgevers van de monteurs, de werkgevers van de KROL-machinisten of zelfs de leveranciers van de kranen? Zijn de medewerkers dat zelf? Of zouden alle betrokkenen zich verantwoordelijk moeten voelen voor veilig werken aan het spoor? In dat laatste leken de meeste deelnemers aan deze sessie zich te herkennen. Mede daardoor kwamen de beide presentatoren namens de hoofdaannemer tot de conclusie dat 'je als bedrijf in gesprek met alle betrokkenen in de railinfrabranche tot veiligere werkplekken moet komen. Je kunt het als bedrijf niet alleen...'