

2 IS HET NEVENSPOOR BUITEN DIENST GESTELD?

Een passerende trein op het in dienst zijnde nevenspoor rijdt in de nacht van 3 op 4 juni 2019 bij Hoofddorp bijna een testleider, een begeleider buiten dienst gesteld spoor, een gereedschapsmachinist en een rail-wegvoertuig aan. Dat gebeurt tijdens het uitzetten van dit voertuig.



De casus werd gepresenteerd door Stefan Bömers (technische leider), Cor Tetterode (leider werkplekbeveiliging) en Kees van der Blom (safety officer). In de desbetreffende nacht voeren de drie rijdraadmetingen uit. Vanaf Den Haag Hollands Spoor tot bij Hoofddorp. De werkzaamheden verliepen in eerste instantie voorspoedig. Totdat om 3.52 uur de begeleider buiten dienst gesteld spoor (BBD'er) de leider werkplekbeveiliging belde met de mededeling dat het rail-wegvoertuig is uitgezet op de uitzetplaats bij Hoofddorp. De BBD'er gaf tevens aan dat er net een trein op het nevenspoor passeerde en toonde zich erg verbaasd, omdat het nevenspoor op dat moment nog niet buiten dienst genomen is.

Is het nevenspoor buiten dienst?

De begeleider buiten dienst gesteld spoor verkeerde op zijn beurt in de veronderstelling dat dit nevenspoor wel buiten dienst was, maar dat bleek dus niet het geval. Daarop stelde de

leider werkplekbeveiliging in het telefoongesprek dat hij tijdens de instructie had aangegeven dat het naastgelegen spoor in dienst was kort voor uitsporen. Voor het uitzetten van het voertuig moest het nevenspoor in overleg met de treindienstleider apart buiten dienst worden genomen. Na dit telefoongesprek belde ook de technisch leider met de leider werkplekbeveiliging. Hij en zijn voertuig werden bijna aangereden.

Een paar seconden erna passeert een trein

De medewerkers waren tijdens het uitsporen in het risicogebied geweest van het in dienst zijnde nevenspoor. Een paar seconden na het uitsporen passeerde er een trein. Het rail-wegvoertuig en de medewerkers waren tijdens het uitzetten net gedeeltelijk in het in dienst zijnde spoor geweest. Alle betrokkenen waren het er over eens dat de leider werkplekbeveiliging tijdens de instructie had aangegeven dat het nevenspoor buiten dienst moest worden genomen bij het uitsporen.

Open over ervaringen

De leider werkplekbeveiliging en de technisch leider waren tijdens de deelsessie erg open over hun ervaringen. Ze vertellen over hoe ze de nacht hebben beleefd en hoe ze dit na de bijna-aanrijding emotioneel verwerken. Ze vertellen het verhaal eerst thuis, daarna aan collega's de nachten erna. De aanwezigen tijdens de deelsessie maken een compliment. "Goed dat jullie dit namens jullie zelf en namens het bedrijf willen vertellen. Dit helpt ons zeker om beter grip te krijgen op bijna-aanrijdingen in de toekomst."



Potentiële verbeterpunten

De aanwezigen opperen tijdens de deelsessie een aantal potentiële verbeterpunten:

- vermeld duidelijk met een geel met rood gemarkeerde driehoek op de werkplekонтrekkingstekening bij de inzet- en uitzetplaats, dat het nevenspoor of de nevensporen buiten dienst genomen moeten worden voordat materieel in- en/of uitgezet mag worden.
- Benadruk in de opleiding dat er altijd contact moet worden opgenomen met de leider werkplekbeveiliging en/of treindienstleider voordat het rail-wegvoertuig uit het spoor wordt gezet.
- Sommige mensen met een Digitaal Veiligheidspaspoort komen relatief weinig op projecten. Dit geldt ook voor mensen met een veiligheids-taak. Zij maken soms te weinig 'vlieguren'. Beter monitoring hierop kan helpen dit proces inzichtelijk te maken en verbeteringen door te voeren.
- Er moet een 'socialere planning' komen (dus niet alleen werken tijdens vakanties en in nachtelijke uren). Dan kun je in plaats van bijvoorbeeld 800 leiders werkplekbeveiliging gebruikmaken van een vierde daarvan. Zo zorg je dat zij vaker worden ingezet en er een beter vakmanschap ontstaat.
- De leider werkplekbeveiliging geeft aan dat hij graag medewerkers wil laten groeien tot echte vakmensen. Dat kan onder meer door een verbeterde opleiding. "We moeten terug naar de situatie van de vakschool."
- Er bestaat een te groot verschil in kwaliteits-niveau tussen de begeleiders buiten dienst gesteld spoor.
- Een gemaakte opmerking los van deze casus: sommige werkzaamheden blijken of worden te complex voor de veiligheidsfunctionaris. Eigenlijk moet het werk dan *on hold* worden gezet. Niemand wil echter de beslissing nemen het werk in dat geval stil te leggen en hier de verantwoordelijkheid voor te dragen.
- Mensen moeten (openlijk) mogen praten over het maken van fouten. Dat vergroot het veiligheidsbewustzijn.
- Laat tijdens de instructie van de leider werkplekbeveiliging mensen meeschrijven.