VERSLAG

BRANCHEBIJEENKOMST (BIJNA)-AANRIJDINGEN

6 NOVEMBER 2019
LOCATIE RAILCENTER, AMERSFOORT

ZEVENTIEN BIJNA-AANRIJDINGEN ZETTEN AAN TOT NADENKEN

In 2019 maar liefst zeventien meldingen van (bijna-) aanrijdingen. Is dat nu goed nieuws omdat er meer wordt gemeld of slecht nieuws omdat er meer plaatsvinden? Die vraag stond centraal op 6 november tijdens een branche-bijeenkomst van de Stichting railAlert in het Railcenter in Amersfoort. Voorzitter prof. dr. Ira Helsloot: "We moeten het hier met zijn allen over hebben."

De bijeenkomst begon met de constatering dat het onderwerp veiligheid leeft. De organisatie mocht vijftien extra aanmeldingen noteren en de stoelen waren niet aan te slepen.

Jan Kees Hofker

Directeur Jan Kees Hofker van railAlert: "Daar zijn we blij mee." Ook Helsloot noemde het een bemoedigend teken. "Het goede nieuws is dat u er bent met meer dan honderd mensen uit de sector. Het slechte nieuws is de toename van het aantal (bijna-)aanrijdingen naar zeventien. Maar we weten nog niet exact wat dat getal betekent. Wat vinden we hiervan en wat moeten we eraan doen? Het zou mooi zijn als we kunnen constateren dat er in de railsector een cultuur-omslag is geweest en dat we dus ook meer melden. Maar is dat ook zo? Mijn eigen observatie is dat het veiligheidsbewustzijn bij medewerkers die werken aan het spoor hoog is. Zeker in vergelijking met andere sectoren.

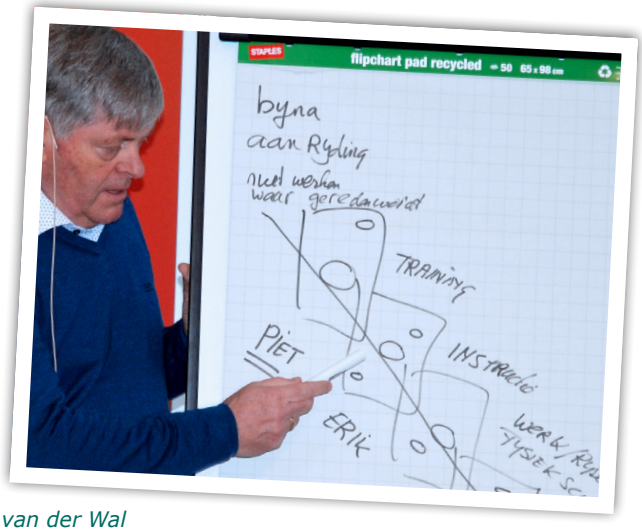
Maar dat je je bewust bent van de risico's die je loopt, betekent niet dat je het risico niet loopt. Is het bijvoorbeeld zo dat je voor elk werk een instructie krijgt of slaan we dat wel eens over? En is die instructie hetzelfde bij vast en bij flexibel personeel?"

Veiligheid moeten werkbaar zijn

Volgens Helsloot moet regelgeving over veiligheid rond het spoor werkbaar zijn. "Dat is een veelgehoorde hartenkreet. Maar het aspect dat die regelgeving niet altijd als werkbaar wordt ervaren, is op zich al een bedreiging voor wat we als sector aan veiligheidsbewustzijn hebben bereikt."

Ira Helsloot

Ervaren spoormedewerkers hebben een verhoogd veiligheidsbewustzijn, stelt de voorzitter. “Maar er komen steeds vaker en steeds meer medewerkers aan het werk bij het spoor met beperkte ervaring. Het goede nieuws is dat we het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP, red.) hebben als instrument om de veiligheidskennis aan te laten tonen. Het slechte nieuws is dat we heel wat slagen moeten maken, omdat het systeem niet helemaal constant is. Maar we weten door het DVP wel dat medewerkers met zo’n pas gemiddeld vijftien keer per jaar actief worden.”



Jakob van der Wal

Nog niet overal de totale vrijheid

Helsloot constateert dat er vier partijen zo moedig zijn geweest om hun verhaal van een bijna-aanrijding te willen vertellen tijdens de ochtendbijeenkomst. “Maar ik constateer ook dat anderen hun verhaal niet wilden vertellen. Blijkbaar voelen we als sector met een hoog veiligheidsbewustzijn nog niet overal de totale vrijheid om onze ervaringen te delen om daarvan te leren. Dat zegt dat we met elkaar nog een opgave hebben.” Als laatste vertelde de voorzitter waar hij mee thuis wilde komen. “Ik hoop aan het eind van de ochtend een realistisch beeld te hebben van het grote risico van bijna-aanrijdingen. We zijn al verder gekomen dan de periode waarin gemiddeld een medewerker per jaar overleed. Dat accepteren we niet meer. Maar we kunnen méér doen. Laten we kijken wat werkbare, realistische en proportionele maatregelen zijn. Dat bekijken kunnen we als Stichting railAlert niet zonder jullie. Er ontstaan namelijk olifantenpaadjes, kortste routes, als regelgeving als onwerkbaar wordt ervaren.”

Het Zwitserse kaasmodel

Jakob van der Wal, consultant Veiligheid, Gezondheid en Milieu, bracht het Zwitserse kaasmodel naar voren. Het model is in 1990 bedacht door de Engelse psycholoog James Reason van de Universiteit van Manchester. Reason ging ervan uit dat bij de meeste ongelukken sprake is van vier niveaus van falen: invloeden vanuit de organisatie, ontoereikend toezicht, voorwaarden voor onveilig handelen en de onveilige handelingen van individuen zelf. Deze niveaus worden in het gatenkaasmodel afgebeeld als plakken kaas met gaten. In een ideaal systeem is elke laag intact, maar in werkelijkheid bevatten verdedigingslagen gaten zoals in de gatenkaas. Van der Wal: “Hoe meer verdedigingslagen standhouden, hoe kleiner het risico op een ongeluk. Ik vraag me dan ook af wie zich bij jullie verantwoordelijk voelt voor één of meerdere barrières? Accepteer je bijvoorbeeld zeven lagen onderaanbesteding zonder enige controle? Van secretaresse tot aan de baas, niemand kan zeggen dat hij met veiligheid niets van doen heeft. Want alleen die instelling voorkomt dat het gevaar een doorgetrokken lijn door de barrières vormt en dus een incident wordt.”

Voorkomen van doorbreken barrières

Wat kun je doen om dat te voorkomen, vroeg Van der Wal. Er kwamen tal van antwoorden. Zorgen dat de kwaliteit van de barrière op orde is, was een antwoord vanuit de zaal.

Meer blokjes kaas, dus meer barrières, plaatsen. "Ook dat is een goede", reageerde Van der Wal. "Over het algemeen geldt: hoe groter het risico, hoe meer barrières er worden ingevoegd. We slaan daar wel eens in door, vooral als reactie op incidenten. Als er op een gegeven moment dertig A4'tjes aan procedures zijn, is de kans groot dat medewerkers deze niet uit het hoofd kennen." Een ander antwoord: neem het gevaar weg. "Is het werk zoals we dat doen, wel nodig? Of kunnen we daar een andere oplossing voor verzinnen?"

Organisatie komt onder druk te staan

De aanwezigen noemden ook diverse barrières die tijdens het werken aan het spoor worden gehanteerd. Niet werken waar gereden wordt, was er één van. Net als instructies, certificering, training en opleiding. Maar ook het fysiek scheiden van werken en het rijden van treinen. Van der Wal: "Vaak zijn het economische factoren die zorgen dat we besluiten om plotseling iets anders te doen, dan wat we met elkaar in de barrières hebben afgesproken. De organisatie komt onder druk te staan. Iets moet voor minder geld of binnen kortere tijd. Daardoor wordt het gat in de barrière groter of ontstaat er een extra gat. Er werken vijftigduizend mensen aan het spoor. Ook via aannemers, onderaannemers en onderonderaannemers. Het is verdraaid lastig om vast te stellen dat trainingen en instructies allemaal goed worden uitgevoerd." Stel: alle barrières worden doorbroken, wie is dan verantwoordelijk, vroeg de veiligheidsexpert. "Iedereen is verantwoordelijk voor een barrière. Maar voelt iedereen dat zo?" "Nee, natuurlijk niet", was het eerlijke antwoord vanuit de zaal.

De barrières sluitend maken

Voelt iedereen zich wel veilig om te zeggen wat hij of zij moet zeggen om een incident te voorkomen? Die vraag stelde Van der Wal ook. "Belangrijk is dat je met elkaar om de tafel gaat zitten om te bepalen wie wie moet informeren. Hoe kunnen we de barrières sluiten om zo een incident te voorkomen? Zoek gezamenlijk naar wijzigingen op de gemaakte afspraken. Die moeten een teken zijn om werkzaamheden te stoppen." Maar liefst tachtig procent van de doorbrekingen van barrières komt vanuit kantoor. "Bijvoorbeeld bij werkvoorbereiding of planning. Slechts twintig procent van het doorbreken gebeurt on site. Onthoud dat goed."

Explosie in Warffum

Van der Wal is sinds drie jaar zelfstandig consultant, maar was daarvoor 26 jaar verantwoordelijk voor Health, Safety en Environment bij NAM/Shell. Hij deelde zijn zeer indrukwekkende ervaring bij locatie Warffum. Daar vielen op 31 mei 2005 bij een explosie twee dodelijke slachtoffers en raakte één slachtoffer zwaargewond. Er vond een explosie van een tank plaats tijdens renovatiewerkzaamheden. Nieuwe leidingen moesten met lassen verbonden worden aan een leiding die was aangesloten op de met water en aardgascondensaat gevulde tank. De tank was afgesloten door een afsluiter. Deze afsluiter was de enige barrière tussen het explosieve mengsel in de tank en de te maken las. Voor of tijdens het aanbrengen van de laatste las, explodeerde de tank.

Maar liefst 28 barrières

Van der Wal kreeg in de ochtend een telefoontje. "We zijn drie collega's kwijt. Ik werkte thuis. Ik heb mijn tas met persoonlijke beschermingsmiddelen opgepakt en ik heb me tijdens het rijden naar de locatie een uur afgevraagd hoe het in vredesnaam mogelijk was dat dit kon gebeuren. We hadden veiligheid continu hoog in het vaandel." Het ongeval werd door het Staatstoezicht op de Mijnen, de Onderzoeksraad voor Veiligheid en NAM/Shell zelf onderzocht.

De betrokken families werden over de uitkomsten geïnformeerd. In ons geval waren er maar liefst 28 barrières en toch waren we twee collega's kwijt. Eén van de oorzaken bestond uit onvoldoende aansturing van onderaannemers. We zijn bijvoorbeeld teruggegaan naar maximaal drie lagen onderaanbesteding op soortgelijk werk. En er was een blindelings vertrouwen op de safety standards."

Licht mengsel van aardgas

Eén van de problemen die ontstond, zat in de communicatie. Van der Wal: "Condensaat klinkt als neerslag van water, maar in de gasindustrie is dat het lichte mengsel van aardgas. Zwaar explosief. De medewerkers dachten dat het water was." Reden om dat soort benamingen, maar ook afkortingen aan te pakken. Van der Wal vervolgde zijn verhaal. "Onder één van de barrières stond mijn naam. In plaats van coördinatie van safety-ondersteuning was dit te veel opgeknipt. Dat had ik moeten zien." Tot slot: "Ik wens niemand toe dat je naar familie toe moet om uit te leggen wat er is gebeurd. Pak je verantwoordelijk voor barrières. Er is ook niemand in deze zaal die niets kan doen om de barrières te verstevigen. Daar ben ik van overtuigd."

Vaker doen

Wouter van Dijk, directeur Asset Management van ProRail en bestuurslid van RailAlert, blikt aan het einde van de bijeenkomst terug op de bijdragen en deelsessies. Alles uit veiligheidsoverwegingen dichttimmeren met regels werkt niet, gaf Van Dijk aan. "We moeten in gesprek blijven over veiligheid en incidenten melden zodat we het er over kunnen hebben. Naar aanleiding van vandaag constateer ik ook dat die zeventien bijna-aanrijdingen er wel eens meer kunnen zijn. Daarom moeten we ook meer werk maken van veiligheid op en rond het spoor. Daarbij wil ook de overweging op tafel leggen dat onderhoudscontracten ook over veiligheid gaan. Haal het uit het bestek en specificeer het." Tot slot vertelt Van Dijk: "Laten we met zijn allen deze aandacht voor veiligheid vasthouden. Want veiligheid is van jou en mij." Er zit volgens Van Dijk waarde in het met elkaar in gesprek zijn over de bijna-aanrijdingen. "We zouden dit daarom vaker moeten doen."

Wouter van Dijk

VIER CASUSSEN OVER (BIJNA)-AANRIJDINGEN

Tijdens de bijeenkomst van railAlert over (bijna-)aanrijdingen, toonden meerdere medewerkers van betrokken partijen zich bereid zich kwetsbaar op te stellen door hun casus openlijk te willen bespreken. Het was hun doel om op die wijze andere incidenten te voorkomen en om de veiligheid te bevorderen. Hier brengen we de casussen, de daaropvolgende discussies en de potentiële verbeterpunten in beeld.

1.
Incidenten met een kraan op lorries in Coevorden en Hilversum

2.
Bijna-aanrijding rail-wegvoertuig en reizigerstrein bij Hoofddorp

3.
Maasvlakte: Miscommunicatie over locatie werkzaamheden

4.
Project Zuidplus: Meetassistent steekt metrospoor over

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 'vooruit te werken'. Dat was dus niet in de planning voor die dag opgenomen. Naar het nu lijkt was de KROL-machinist van deze vooruitgeschoven 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 planningen – 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…'

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 werkplekontrekkingstekening 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 veiligheidstaak. Zij maken soms te weinig 'vlieguren'. Betere 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 kwaliteitsniveau 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.

3 MISCOMMUNICATIE OVER LOCATIE WERKZAAMHEDEN

Op 15 augustus 2019 werd een leider werkplekbeveiliging bijna aangereden door een goederenlocomotief tijdens het plaatsen van een zelfsignalerende kortsluitlans in het spoor op de Maasvlakte.

De leider werkplekbeveiliging bleek door miscommunicatie op een andere plaats te staan dan de plaats die de treindienstleider had vrijgegeven voor werkzaamheden. De casus werd gepresenteerd door veiligheidsadviseur Jeroen Rolink en Alex de Coninck, directeur werkplekbeveiligingsbedrijf. Na onderzoek van dit incident is er een aantal oorzaken vastgesteld. De treindienstleiders hadden onderling geen goede dienstovergave gedaan, waardoor de desbetreffende treindienstleider niet op de hoogte was van de verschillende werkzaamheden in zijn gebied.

Nauwelijks verschil in nummers

De treindienstleider en de leider werkplekbeveiliging pasten de voorgeschreven veiligheidscommunicatie onvoldoende toe, waardoor ze ieder een andere werklocatie voor ogen hadden.
Er waren twee werkplekbeveiligingsinstructies op verschillende locaties bij elkaar in de buurt. Dat binnen hetzelfde bediengebied en op dezelfde dag. Deze verschilden nauwelijks in nummering, waardoor een fout snel was gemaakt. De betrokkenen verleenden toestemming om de gespreksopnames te laten horen. Hierdoor werd duidelijk op welk moment de miscommunicatie ontstond waardoor het incident kon gebeuren.

Mondelinge informatie blijft kort hangen

Daarnaast lichtte De Coninck toe hoe dit incident is opgepakt bij het werkplekbeveiligingsbedrijf van de leider werkplekbeveiliging. Het personeel is bijgepraat over de van dit incident geleerde lessen en ook is de frequentie van toolbox meetings voor het personeel verdubbeld. Aan de hand van enkele voorbeelden uit de topsport maakte De Coninck duidelijk dat mondeling overgedragen informatie maar kort blijft hangen in het geheugen van mensen. Hier is meer en ook constante aandacht voor nodig. Er zijn ook kaartjes gedrukt van veelgebruikte procedures. Deze kan het personeel als geheugensteuntje gebruiken en zijn tijdens de presentatie uitgereikt.

Potentiële verbeterpunten

De aanwezigen opperden in een discussie een aantal potentiële verbeterpunten:

- integreer zogenoemde triggerpunten in de benaming van de werkplekbeveiligingsinstructies.
- Maak meer onderscheid tussen de verschillende werkplekbeveiligingsinstructies, bijvoorbeeld met verschillende kleuren.
- Gebruik beeldondersteuning bij het buiten dienst nemen van infra, bijvoorbeeld met VIEW en/of andere multimedia.
- Zorg dat de betrokkenen zich beter bewust zijn van de inhoud van de boodschap, bijvoorbeeld via opleiding en training.
- Zorg ervoor dat een partij de centrale regie krijgt en houdt over de uitvoering van de in de onderzoeksrapporten benoemde actiepunten (bijvoorbeeld railAlert).
- Zorg voor meer aandacht voor de onderlinge communicatie tijdens de evaluatie van de uitgevoerde werkzaamheden.

4 MEETASSISTENT STEEKT METROSPOOR OVER

Bij één van de casussen gaat het over een meetassistent die het metrospoor oversteekt. De naderende metro moet een noodremming inzetten. De aanrijding wordt ternauwernood voorkomen.

Een maatvoerder en zijn meetassistent van Bulgaarse afkomst (spreekt Engels) staan ingepland voor een shift op de werklocatie ZuidPlus. Conform afspraak meldt de maatvoerder zich voor een toelichting op de lopende werkzaamheden. De maatvoerder heeft al in een eerder 'buitendienstweekeinde' op dezelfde locatie gewerkt. De maatvoerder beschikt over een Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). De meetassistent heeft geen DVP en ontvangt een dagpas. De maatvoerder krijgt tijdens de instructie te horen dat hij verantwoordelijk is voor de meetassistent.

Niet de juiste plek

Beide maatvoerders ontvangen op de werklocatie een 'warme' overdracht van de daar werkende maatvoerder. Tijdens de instructie blijkt dat gehoorbescherming op de locatie wenselijk is. De meetassistent gaat op verzoek van de maatvoerder de gehoorbescherming ophalen. Hij loopt via de juiste looproute terug naar de auto om de gehoorbescherming op te halen. Op de terugweg naar de werklocatie neemt hij een andere route en komt op het voorbouwterrein terecht. Hij stelt vast dat hij niet op de juiste plek is en besluit het metrospoor over te steken. Hij is zich op dat moment niet bewust van het feit dat het metrospoor in dienst is.

Aanrijding ternauwernood voorkomen

Tijdens het oversteken wordt hij door een veiligheidsman op afstand 'iets' geroepen. Maar wat de veiligheidsman roept, is voor de meetassistent op dat moment niet duidelijk. Op datzelfde moment moet een naderende metro een noodremming inzetten. Een aanrijding wordt ternauwernood voorkomen.

Mark van Wijlen heeft in zijn functie als veiligheidscoördinator uitvoeringsfase van het project, de casus gepresenteerd. Verder zijn de werkvoorbereider, de maatvoerder, de meetassistent en de veiligheidsman aanwezig om hun verhaal te vertellen en vragen van de aanwezigen te beantwoorden.

De doorbroken barrières

Tijdens de discussie worden de doorbroken veiligheidsbarrières (veiligheidsmaatregelen) duidelijk. De meetassistent was niet op de hoogte van het feit dat het metrospoor in dienst was. Hij is bewust onder het safety fence gekropen en is over de derde rail (een spanning voerend deel) gestapt. De maatvoerder ontving vooraf een veiligheidsinstructie en de meetassistent ontving een instructie bij het ophalen van de pas. De meetassistent gaf aan dat de instructie voor hem niet geheel duidelijk was. Hij had moeite met de oriëntatie vanwege de complexiteit van de werklocatie (ProRail-spoor, A10 en metrospoor). Hierdoor volgde hij de verkeerde looproute.

Het toegangshek van de opgang op de route stond op dat moment open. Normaliter is het hek dicht. De aanwezige verkeersregelaars hielden de meetassistent niet tegen. De reden daarvan was dat de meetassistent veiligheidskleding droeg en dus tot het project behoorde.

Op zichtafstand blijven

De maatvoerder (DVP-houder) ondertekende het formulier waarbij hij akkoord ging met de verantwoordelijkheid voor de meetassistent (met een dagpas). De maatvoerder was echter niet op de hoogte dat hij volgens dit formulier op zichtafstand van de meetassistent moest blijven (om diens veiligheid te waarborgen). Ook komt uit de aard van de werkzaamheden voort dat de maatvoerder niet altijd op zichtafstand is van de meetassistent. Het metrospoor kon niet buiten dienst worden genomen, omdat Amsterdam bereikbaar moest blijven. Het ProRail-spoor was wel buiten dienst en de A10 was autovrij.

Vanuit de zaal komen vragen. Waarom waren de medewerkers vooraf niet geïnstrueerd over het feit dat gehoorbescherming noodzakelijk was? Op de vraag waarom er maar één veiligheidsman aanwezig was, wordt aangegeven dat dit een 'budget gestuurde keuze' is geweest. De taalbarrière speelde bij dit incident ook een rol, doordat de betrokkenen hun talen niet goed genoeg beheersten. Als laatste werden de pictogrammen op hekwerken en looproutes genegeerd.

Al op het project doorgevoerde verbeterpunten

Veiligheidscoördinator uitvoeringsfase Mark van Wijlen licht tijdens de presentatie toe dat er naar aanleiding van het incident diverse verbeterpunten zijn doorgevoerd:

- geïntegreerde tekening ProRail-spoor en metrospoor (voor die tijd: gescheiden tekeningen van trein- en metro-spoor).
- Verbeterde overzichtstekening en instructie beschikbaar (satellietfoto) met gekleurde lijnen voor de looproutes, buiten dienst, sporen in dienst en nummering van de sporen en de betekenis van het hekwerk (=verbeterde oriëntatie).
- De toegangshekken zijn voorzien van een ketting.
- Tijdens de periodewisselingen moeten alle medewerkers de werkplekken verlaten. Ze moeten zich verzamelen bij de keet. Deze maatregel voorkomt dat bepaalde medewerkers geen veiligheidsinstructie krijgen en heeft ook als voordeel dat de leiding een compleet beeld krijgt van het totale aantal medewerkers tijdens een dienst.
- Er is nu meer tijd beschikbaar voor de veiligheidsinstructie. De ruimte is verbeterd en er is aandacht voor de deskundigheid van de veiligheidsfunctionarissen.

Potentiële verbeterpunten

De aanwezigen opperden aanvullende verbeterpunten:

- DVP (2.0) in meerdere talen beschikbaar stellen. Niet alleen in het Duits, Nederlands en Engels. Er wordt toegelicht waarom de taaleis is gewijzigd bij DVP 2.0: na vijf jaar mag je verwachten dat een medewerker de Nederlandse taal beheerst.
- De rol en de verantwoordelijkheden van de begeleider van de dagpashouder moeten goed worden gecommuniceerd. Vooral het feit dat de begeleider zich op zichtafstand van de dagpashouder moet begeven.
- Streef naar het minimaliseren van het aantal wisselingen (periodes) tijdens dezelfde buitendienststelling.
- Heb altijd aandacht voor instructie en duidelijke tekeningen (oriëntatie), veilige looproutes, afsluitbare toegangshekken en pictogrammen.
- Tot slot een constatering: de veelheid aan toegangs- en veiligheidspassen draagt niet altijd bij tot de gewenste duidelijkheid.

railAlert

TIJD VOOR ACTIE!